MORZE



NR 4 • ROK XIV • KWIECIEŃ 1959
CENA 3 ZŁOTE

Fot. Antoni Ulikowski

ŻYWE DNO



Fot. K. Komorowski

«TURLEJSKI» SZUKA NOWYCH ŁOWISK

HENRYK KABAT

Kapitan „Turlejskiego" Wiktor Gorządek omawia perspektywy połowów związanych z nowymi łowiskami



Fot. Henryk Kabat

— Halo, Wiktor!

Kapitan „Turlejskiego", Wiktor Gorządek, uniósł znad dziennika głowę. W drzwiach jego kabiny stał postawny mężczyzna w wieku 60 lat. Radośnie uśmiechnięty wyciągał na powitanie ręce.

— Halo, Will! — zawołał w odpowiedzi kapitan Gorządek i poderwał się z kanapki witając swego przyjaciela, kapitana Willemsa Vanderwala z Ostendy.

W czasie wojny obaj pracowali w Boston Deep Sea Fishing Company, razem pływali na burzliwe wody Islandii, bawili się w Reykjaviku, czy w „Jolly Sailor" we Fleetwood.

— Siadaj! Jakże się cieszę, że cię widzę po tylu latach.

Przy kawie wspominali „tamte" lata. Dochodziła szesnasta, kiedy kapitan Vanderwal podniósł się z fotela.

— Pozwolisz Wiktor, że zabiorę cię ze sobą. Tylko pamiętaj, ostatni raz ty płaciłeś rachunek „Pod Wesołym Marynarzem" i chociaż, sądząc po tym pięknym statku, powodzi ci się doskonale — dziś ja płacę. Jesteś moim gościem.

Kapitan Gorządek chrząknął jakoś dziwnie i odpowiedział z uśmiechem:

— Tym razem ustąpię. Prowadź.

Zaszli do Casino, jednego z elegantszych lokali w Ostendzie, oglądali potem inne, aby znów przeżywać minione lata.

— Tak, tak, czas płynie — odezwał się z westchnieniem kapitan Vanderwal zapatrzony w purpurę wina w szklance. — Pamiętasz Wiktor te rejsy? Ile to już lat minęło?

— A co robiłeś Will po zakończeniu wojny?

— Co miałem robić? — pływałem. Czterdzieści lat już pływam, z tego trzydzieści co najmniej spędziłem na Północy. Dopiero ostatnio byłem kilka razy trawlerem przy brzegach Rio de Oro...

Na słowa „trawler" i „Rio de Oro" kapitan Gorządek zareagował pytaniem:

— Co cię zaniosło do Afryki?

— Wypożyczyli mnie Grecy z zaprzyjaźnionej z nami handlowo firmy z Pireusu. Łowiłem dla nich pagro w pobliżu Cap Blanco.

— Pagro?

— Tak nazywają te ryby Hiszpanie. Właściwa ich nazwa brzmi — pagrus pagrus. Jest ich co najmniej dwadzieścia gatunków. Przy Cap Blanco występuje głównie różowy pagrus pagrus o charakterystycznej, silnie wysklepionej linii grzbietu oraz czarny, bardziej wrzecionowaty, nazywany przez Hiszpanów pagro del Sahara.

Różowy pagro żyje na gruntach piaszczystych, czarny — pagro del Sahara, trzyma się kamieni. Na płytkich wodach żerują duże ryby, głębiej tylko drobnica.

Prócz pagro łowi się tam jeszcze la courbin, jak je nazywają Francuzi, albo corviny z hiszpańska lub Sciaena aquila — w „języku zoologicznym". Jest to jeden z najbardziej poszukiwanych gatunków ryb na rynkach północno-zachodniej Afryki. Corviny dorastają do dwóch metrów długości. Kilogram tej ryby kosztuje w Casablance dolara. Występują masowo w wodach płytkiej Bahia de Camsado w okolicy Port Etienne, gdzie żerują na rozległej płyciźnie Banko d'Arquin. Miejscowi rybacy łowią je głównie sieciami stawnymi. Po prostu ogradzają jakiś obszar ławicy i biją kijami w wodę tak długo, aż zaciekawione tymi dźwiękami delfiny nie zaczną ciągnąć z oceanu pędząc przed sobą wprost w zastawione sieci wystraszone corviny. Jest to ciekawy przykład zgodnej współpracy człowieka z innymi ssakami.

Sam Port Etienne — to dziura wypłukana w piasku półwyspu. Znajdziesz tam kilkanaście metrów pirsu dla motorówek służbowych i to wszystko. Kutry hiszpańskie i francuskie kotwiczą na redzie. W rejonie Cap Blanco odławia się w ciągu roku podobno ponad 100 tysięcy ton ryb, głównie pagro...

Kapitan Gorządek słuchał przyjaciela z ogromną uwagą, notując każde jego słowo w pamięci. Uzyskane wiadomości stanowiły dla niego nieoceniony materiał informacyjny. Widział się już na tych wodach.

— Podczas gdy my tłuczemy się stale po Islandii, Grenlandii, pracując w ogromnie trudnych warunkach — ciągnął dalej kapitan Vanderwal — na wodach Zachodniej Afryki są doskonałe warunki połowowe i panuje idealna pogoda. Na przykład w styczniu i w lutym przypada w okolicy Cap Blanco po 20 dni słonecznych; ryb jest ogromna obfitość, a sezon połowowy trwa dziesięć miesięcy.

Kapitan Vanderwal machnął z rezygnacją ręką i nalał wina do szklanki.

— Zdrowie!

— To ogromnie ciekawe, co mówisz Will. Ciekawe i prawdziwe. My też zasiedzieliśmy się w jednym miejscu, bo jak nas Holendrzy posadzili w 1931 roku na Morzu Północnym i nauczyli łowić śledzie — tak siedzimy tam do dziś i nie przejawiamy jakoś ambicji, aby wyjść poza te wody. Wiesz, ja jednak spróbuję i po wyjściu w morze wyślę do Gdyni depeszę. Sądzę, że uda mi się przekonać moich armatorów.

— To życzę ci powodzenia i proponuję: płynę z tobą jako fish pilot za połowę tego co zarabiam w Belgii. Chcę ci pokazać „żywe dno". Tworzą go ławice ryb tak gęste, że patrząc na echogram jesteś przekonany, że twardo stoisz na piasku. Często jednak kiedy wyrzucisz sieci to... zresztą — przekonaj się najlepiej sam.

Wody nadziei

„Jan Turlejski" — trawler Szkoły Rybołówstwa Morskiego stał na kotwicy na wysokości przylądka zwanego przez Hiszpanów Falso Cabo Blanco. Było cicho, ciepło, słonecznie. We wschodniej stronie widać było wyraźnie urwistą ścianę brzegu Rio de Oro, dalej złoczy się piaski Sahary, a wśród nich raziły oczy bielą swych ścian budynki osady i mury starego, hiszpańskiego fortu.

Za rufą statku rysowała się w porannym zamgleniu malowana w biało-czerwone pasy latarnia morska.

Uczniowie, załoga i wyjątkowo liczni tym razem pasażerowie stali na baku, na pokładzie, na pomoście namiarowym. W spisie załogi brakowało jedynie kapitana Vanderwala. Nie udało mu się uzyskać urlopu, gdyż w zastępstwie chorego kolegi musiał popłynąć na Północ. Przysłał jednak obszerny list, podając charakterystykę znanych mu łowisk i przepraszając za ten niezawiniony zawód.

W dniu 4 lutego 1959 r. „Turlejski" dobił do celu. Po raz pierwszy w historii naszego rybołówstwa dalekomorskiego polscy rybacy mieli rzucić włok na afrykańskim łowisku, odległym od kraju o 2500 mil morskich.

Nie gnała ich tu rządza przygód.

Od kilku już lat jałowieją coraz bardziej, bogate do niedawna w śledzie łowiska Morza Północnego. Państwa nadbrzeżne z niepokojem śledzą tę sytuację i obserwując obce statki rybackie myszkujące w pobliżu — rade by granice swych wód objętych ochroną przesunąć jak najdalej od brzegu. Wyrazem tych tendencji jest m. in. „śledziowa wojna" Wielkiej Brytanii z maleńką, 160-tysięczną Islandią, która dla ochrony swych życiowych interesów rozszerzyła pas morza terytorialnego z 4 do 12 mil morskich. Ryby bowiem stanowią jedyne naturalne bogactwo tej kamiennej wyspy.

Zaczyna się robić „ciasno" na wodach Morza Północnego i północnego Atlantyku. „Turlejski" nie zjawił się więc przypadkiem przy Cap Blanco, w miejscu, gdzie hiszpańskie Rio de Oro styka się na półwyspie z Mauretanią we Francuskiej Afryce Zachodniej.

Falso Cabo Blanco

O 08,30 podnieśli kotwicę. Kapitan Gorządek wyraźnie był podniecony tym, co stanie się za chwilę. Płynęli godzinę, kursem 285⁰ i wyrzucili z dawna przygotowany włok.

— Co będzie? — pytali niecierpliwie.

— 10 ton! — odpowiadali entuzjaści.

— Urwiemy wszystko! — orzekł w imieniu pesymistów ochmistrz Franciszek Wierzbicki. Trałowali już 50 minut i wszyscy, nie wyłączając załogi maszynowej i pasażerów, czekali na pokładzie w napięciu.

Nagle „Turlejskim" szarpnął wstrząs, jakby ciągnięty za rufą włok zaczepił o przeszkodę, po nim nastąpiło drugie, jeszcze silniejsze szarpnięcie i kable obwisły w wodzie.

Kapitan Gorządek doskoczył do telegrafu: — Stop!

— Stop! — oddzwoniła maszyna.

Wyciągnęli dziobową deskę i obydwa kable trałowe. Reszta została na dnie.

— Skały — stwierdził kapitan Gorządek oglądając deskę i wyciągnięte szczątki uzbrojenia. — Musimy poszukać pilota.

Do latarni płynęli „całą naprzód"; o 12.35 byli na jej trawersie, a o 13.40 rzucili kotwicę w Baia de Camsado, na redzie Port Etienne.

Kapitan ze starszym oficerem popłynęli szalupą do portu.

W gabinecie Pełnomocnika Rządu Francuskiego przywitał ich wysoki, elegancki pan. Na spalonej słońcem twarzy znaczyły się lata spędzone na Saharze, w szeregach francuskiej Legii Cudzoziemskiej.

— Jestem Wiktor Gorządek, kapitan polskiego szkolnego statku rybackiego z Gdyni.

— Miło mi pana poznać — Alfonsi — przedstawił się Pełnomocnik. — Jestem Korsykaninem — podkreślił — kiedyś razem walczyliśmy o te same ideały wypisane na waszych sztandarach: „Za waszą i naszą wolność". Polaków uważamy zawsze za braci.

Za chwilę przybył do gabinetu dowódca sił lądowych i dowódca sił morskich. Pani domu postawiła na niskim stoliku kawę i mrożony sok pomarańczowy, włączyła magnetofon. W chłodnej jadalni perliły się dźwięki granej przez Małcużyńskiego Etiudy Rewolucyjnej Chopina.

Don Juan

Z pilotem były jednak trudności. W tym niewielkim, liczącym około 2500 ludzi miasteczku, zakopanym w piaskach Sahary, trudno było znaleźć rybaka znającego pracę na trawlerze. W porcie, a raczej w zatoce, bazowały wyłącznie kutry francuskie i hiszpańskie. Było ich chyba 50. Odławiały one w tej zatoce 30 tysięcy ton ryb rocznie, a więc tyle, ile złowił ich w 1958 roku „Dalmor", nasze największe przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich, dysponujące trzydziestu paru trawlerami.

Dopiero dzięki uprzejmej pomocy kierownika laboratorium rybackiego w Port Etienne udało się znaleźć pilota. Pan Tixerant, młody i pełen inicjatywy naukowiec, życzliwie podzielił się z załogą „Turlejskiego" wiadomościami o miejscowych warunkach. Dokładnie znał on jednak tylko wody zatoki, dysponował bowiem jedynie motorówką, a wiadomości o łowiskach na oceanie zbierał, współpracując drogą radiową z kapitanami rybackich trawlerów portugalskich i włoskich.

W dniu 5 lutego, motorówką wypożyczoną z Marynarki Wojennej dopłynęli do jednego z zakotwiczonych na redzie hiszpańskich kutrów. Na pokładzie zastali dwóch rybaków, Hiszpanów z Wysp Kanaryjskich. Tłumaczem był sternik z francuskiej motorówki.

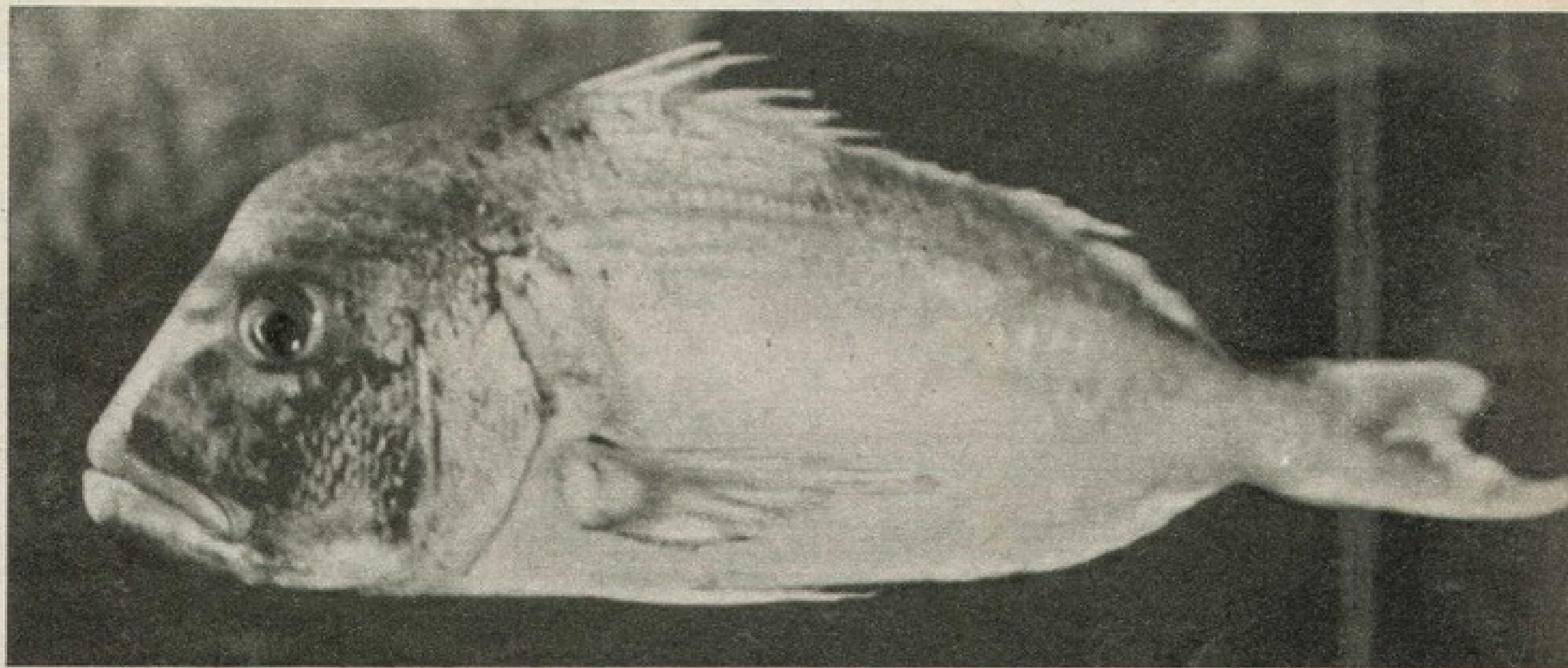
— Zapłacicie 4 funty dziennie? — zapytał jeden z rybaków.

— Oczywiście — odpowiedział przez tłumacza starszy oficer. W Ostendzie, kiedy nie zjawił się kapitan Vanderwal piloci chcieli za ten rejs 400, a w Casablance — 800 dolarów.

— Ile dni łowimy?

— Siedem.

— Bien! — odpowiedział rybak i zeszedł do kubryku. Wrócił z czterema pudełkami papierosów w ręku.



Pagrus Pagrus czyli Gowik



„Turlejski" przybył w okolice Cap Blanco. Z tej okazji załoga wyległa na pokład

Kiedy o 11.35 wchodzili na burtę „Turlejskiego" — nikt z załogi nie odezwał się słowem. Pilot był w starych rybackich butach gumowych i koszuli wypuszczonej na spodnie. Mały, szczupły, o pomarszczonej, spalonej przez słońce i nie golonej chyba od tygodnia twarzy nie sprawiał na pierwszy rzut oka korzystnego wrażenia. Wyglądał na jakieś 50 lat. Koszula, spodnie i buty nie



Pilot don Juan Cuzbelo

były wprawdzie w podeszłym wieku jak on, jednak ochmistrz, wskazując oddzielną kabinę przewidzianą dla pilota, dał mu nowy drelich, a kapitan — własną koszulę.

Spisano umowę. Podpisali ją w dzienniku okrętowym: kapitan „Turlejskiego" Wiktor Gorządek i don Juan Cuzbelo, pilot rybacki.

— Pilot! Course? — zapytał Hiszpana kapitan Gorządek, kiedy minęli latarnię.

— 210⁰ — pokazał ten na kompasie i uniósł 2 palce w górę.

Kiedy „Turlejski" dochodził po dwóch godzinach do przybliżonej pozycji łowiska, kapitan włączył echosondę i zwrócił się do pilota:

— Thirteen fathoms! — powiedział pokazując mu dwie otwarte dłonie i jeszcze trzy palce.

Pilot popatrzył na niego, wzruszył ramionami i machnął pogardliwie ręką.

Poprosił o sondę ręczną, zszedł z nią na pokład, za nim udali się: kapitan, starszy oficer i bosman. Otoczyli ich zaraz uczniowie.

Pilot wygładził palcem wosk z zagłębieniem ciężarka i rzucił go w kierunku biegu statku. Marka, wpleciona w linkę sondy wskazywała głębokość 16 sążni.

Skonsternowani wrócili na mostek. Pilot zabrał się do reperacji sieci. Nieporozumienie wyjaśniło się dopiero po chwili. Po prostu echosonda wskazywała głębokość do dna statku, a sonda ręczna do powierzchni wody.

Gowik

O 13.47 wyrzucono wlok. Po dwóch godzinach wyciągnięto pusty. Sieć szła za wysoko — stwierdził pilot. Dodatkowo obciążyli linę dennym łańcuchem i o 16.20 wlok wydano ponownie.

O 18.05 wysypano na pokład trzy „paki". Około 3 ton ryb. Wszyscy zebrali się na pokładzie oglądając nieznane sobie gatunki. Obok „starych znajomych" z Morza Północnego: soli, ostroboka i „końskiej makreli", jak ją nazywają rybacy, leżały zupełnie nieznane ryby zachwycając oczy załogi swym niecodziennym kształtem i barwą.

W większości były to ryby okoniokształtne z rodziny Sparidae o trudnych do wymówienia nazwach, jak Parapristipoma mediterraneum z charakterystyczną płetwą odbytową. Epinephelus aeneus z rodziny Serranidae, ogromne Sciaena aquila, nazywane przez Francuzów la courbin albo corvina przez Hiszpanów — cenne i poszukiwane w Casablance ryby.

Najwięcej jednak było na pokładzie różowego pagro — bohatera dzisiejszej wyprawy.

— Jak go nazwać? — zastanawiano się na statku. — Pagrus pagrus? — Pagro Victor? — na cześć Wiktora Gorządka, Pagro gowik? Czy też po prostu — gowik — Go(rządek) wik(tor)?

— Gowik! — zgodzili się wszyscy.

Za nami pójdą inni

— Czuję się w miłym obowiązku — zwrócił się Wiktor Gorządek do zebranych w Szkole Rybołówstwa Morskiego w Gdyni, przedstawicieli naszego rybołówstwa — podziękować wszystkim za przybycie na tę sprawozdawczą konferencję, a Ministerstwu Żeglugi, „Dalmorowi" i dyrektorowi szkoły, kpt. ż. w. Henrykowi Borakowskiemu, za umożliwienie odbycia tego badawczego rejsu na wody Cap Blanco.

W tamtym rejonie łowiliśmy tylko przez 4 dni. Z uwagi na pewne kłopoty z chłodzeniem ładowni złowione ryby sprzedano w Casablance za około 1600 dolarów. To w zasadzie pokryło koszty tej wyprawy.

Wszędzie spotykaliśmy się z przejawami życzliwości, z propozycjami współpracy i w sumie ten pierwszy rejs zapisany został dobrze na wodach Afryki, gdzie niewątpliwie leży przyszłość dalekomorskiego rybołówstwa.

Jak wszystkim wiadomo, wzdłuż zachodnich wybrzeży Afryki rozciąga się pas szelfu omywany przez „zimny" prąd kanaryjski. Napływające od dołu masy chłodnej stosunkowo wody o temperaturze + 15—18⁰C stwarzają optymalne warunki dla rozwoju wielu gatunków, które bytują w tych wodach w ogromnych wprost ilościach. Są to jednak jak dotychczas nie wykorzystane tereny rybackie, tak bogate w ryby i plankton, że niekiedy, sam się o tym przekonałem, wskazania echosondy bierze się za mieliznę. Jest to „żywe dno" Cap Blanco.

Pomimo tak ogromnych zasobów na wodach tych nie łowi zbyt dużo trawlerów. Spotyka się Portugalczyków, Hiszpanów, Francuzów, Włochów i Greków, zaglądają tam niekiedy Japończycy, a interesują się tymi wodami również i Norwegowie.

Oczywiście, nasuwa się tu wszystkim pytanie, dlaczego przy takim bogactwie tych wód te wszystkie państwa, o których mówiłem, poławiają głównie na wodach Północy, a klipfish — dorsz solony na sucho, ma takie ogromne powodzenie w krajach południowych.

Sądzę, że zaludnienie północnej Europy kazało ludziom najpierw sięgnąć do tych pobliskich terenów rybackich, a wiekowe przyzwyczajenie trzyma tam rybaków do dziś.

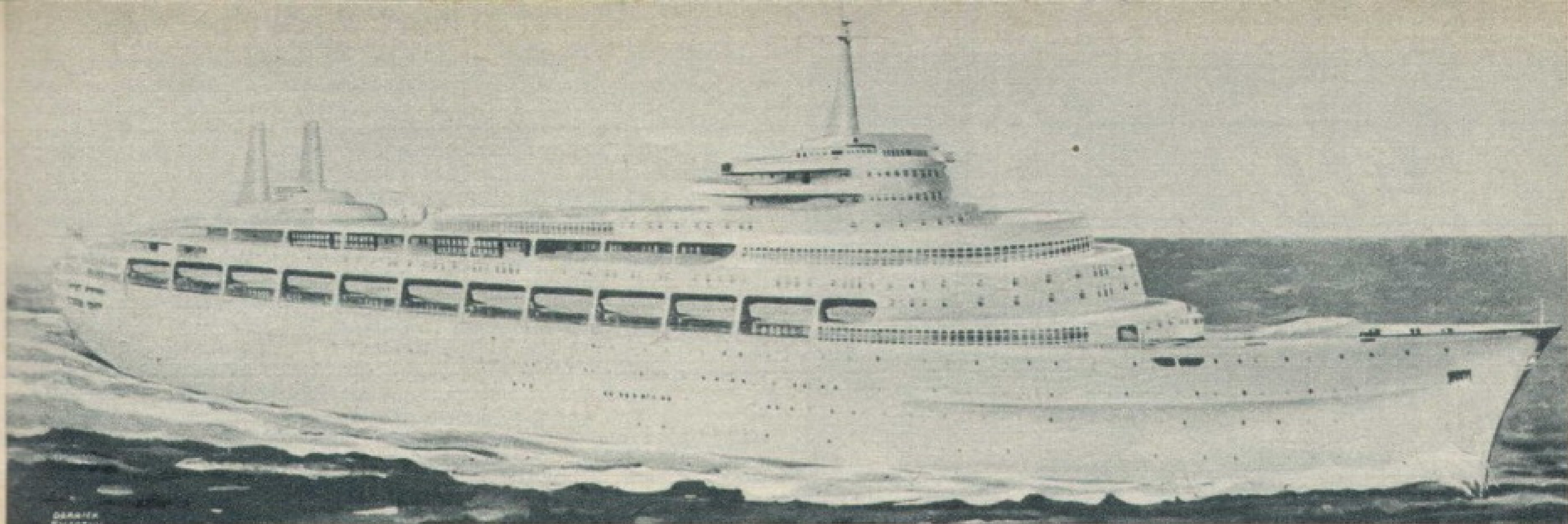
Bogate łowiska na Cap Blanco powinny jednak znaleźć się w centrum zainteresowania naszego rybołówstwa. Równocześnie należałoby jeszcze śmielej pokazywać naszą banderę na Morzu Północnym i wodach północnowschodniego Atlantyku.

Dlatego też statek Szkoły Rybołówstwa Morskiego — „Jan Turlejski" — ambasador naszego rybołówstwa dalekomorskiego — powinien wyjść w nowy rejs na wody Grenlandii i zaraz po nim, w asyście statku badawczego Morskiego Instytutu Rybackiego i trawlerów dalekiego zasięgu „Dalmoru" i „Odry" — na łowiska Cap Blanco.

Henryk Kabat

Uczniowie SRM z dumą demonstrują przywiezione przez „Turlejskiego" ryby. Duże ryby z prawej — to corviny, mniejsze — to różowy Pagro-gowik i czarny Pagro del Sahara





Projekt budowanego obecnie statku pasażerskiego „Canberra" przeznaczonego do obsługi linii Wielka Brytania — Australia. Statek ten o załodze 1000 osób, będzie mógł zabrać na swój pokład 600 pasażerów w klasie pierwszej i 1650 w klasie turystycznej. Szybkość statku wyniesie ponad 27 węzłów

SUPER-STATKI

„Morze" pisało już niemało na temat superstatków. Zarówno w corocznych artykułach dotyczących rozwoju światowej żeglugi oraz budownictwa okrętowego, jak i w specjalnym artykule o zbiornikowcach — problem superstatków był szeroko omawiany.

Ponieważ budowa superstatków trwa nadal, warto dokonać zwięzłego chociażby przeglądu aktualnego stanu i perspektyw w tej dziedzinie.

Poniższa tabela stanowi zestawienie będących w eksploatacji, w budowie lub projektowanych superstatków.

Typ	Nazwa	Bandera	Tonaż	Wymiary w m (dług. × szer. × wysokość)	Siłownia	Szybkość w.	Cechy charakterystyczne
STATKI PASAŻERSKIE							
Transatlantyk	„Queen Elizabeth"	W. Brytania	83 673 BRT	314 × 36	turbiny	28,5	największy statek pasażerski w eksploatacji, zbud. w 1940 r.
„	planowany	St. Zjedn.	108 000 BRT	366 × 40 × 31	turbiny 360—400 000 KM, 5—6 śrub, agregaty pom. 20 000 KW	35	największy planowany statek pasażerski, 8 000 pasażerów, siłownia na rufie, duży wolny pokład, śmigłowiec
„Dookoła świata"	„Southern Cross"	W. Brytania	20 204 BRT	184 × 24 × 14	turbiny, 20 000 KM, 2 śruby, agreg. pomocnicze 3 600 KW	20	największy statek wycieczkowy, siłownia na rufie, mostek na śródokręciu, 1160 pasażerów
ZBIORNIKOWCE	„Universe Apollo"	Liberia	104 520 tdw	290 × 41	turbiny, 25 000 KM	15,5	największy w eksploatacji superzbiornikowiec, zbud. w 1958 r.
„	planowany	W. Brytania	500 000 tdw	458 × 65 × 31	reaktor atomowy, turbiny, 150 000 KM, 2—3 śruby	24	największy planowany superzbiornikowiec, mostek na dziobie, śruby na dziobie i na rufie
„	zamówiony	St. Zjedn.	106 500 tdw	287 × 41	turbiny, 43 000 KM	18	największy zamówiony superzbiornikowiec
TRAMPY							
Rudowiec	„Ore Titan" (i 2 dalsze)	Liberia	60 000 tdw	242 × 36	turbiny	15	największy w eksploatacji superrudowiec, zbud. w 1954 r.
Węglowiec	w budowie	St. Zjedn.	24 000 tdw	186 × 23 × 14	turbo-elektr.	15	największy węglowiec w budowie, ładownie w kształcie leja, urządzenia przelad. (przenośniki) o wydajności 3600 ton na godzinę
Uniwersalny	w budowie	Szwecja, NRF	18 400 tdw (i więcej)	153 × 22 × 13	diesel	14,5	największe w budowie trampy uniwersalne, specjalna konstrukcja umożliwia dogodne rozmieszczenie każdego ładunku
STATKI SPECJALNE							
Lodołamacz	„Lenin" (w budowie)	ZSRR	16 000 t wyp.	134 × 28	reaktor atom., napęd turbo-elektr., 44 000 KM		pierwszy na świecie „cywilny" statek o napędzie jądrowym, może pływać rok bez bunkrowania, przystosowany do łamania lodu o grubości do 2 m, śmigłowiec (moc będących w eksploatacji największych holowników wynosi 4500—4800 KM)
Lodołamacz	„Moskwa" (w budowie)	ZSRR	15 340 t wyp.	122 × 25	diesel-elektr., 26 000 KM	18,3	największy lodołamacz o napędzie konwencjonalnym, grubość poszycia do 5 cm, 2 śmigłowce
Holownik	zamówiony	Zjedn. Republika Arabska	—	45 × 12	diesel-elektr., 6 400 KM		najpotężniejsze zamówione (2) holowniki
Prom samochodowy (Kanał La Manche)	„Compiegne"	Francja	3 400 t wyp.	115 × 18	szybkobieżne silniki diesla 9 000 KM, 2 śruby nastawne, śruba specjalna (wysuwana) na dziobie	21	największy prom kanałowy (164 samochody i 1000 pasażerów) zwiększył o 50% zdolność przewozową wszystkich promów kanałowych. Zbudowany w 1958 r.
Baza wielorybnicza	„Sowietskaja Ukraina" (w budowie)	ZSRR	44 000 t wyp. 36 000 BRT	218 × 29	2 silniki po 7 500 KM	16,0	największa baza wielorybnicza do obsługi flotylli antarktycznej, bogate wyposażenie przetwórcze, pomieszczenia dla 650 osób

W morskiej żegludze towarowej zainteresowanie superstatkami, a zwłaszcza największymi superzbiornikowcami, nieco zmalało ze względu na obecną dekoniunkturę. Między innymi Onassis wycofał zamówienie na dwa superzbiornikowce po 106 500 tdw, a Niarchos na 1 taki statek. Rozwija się jednak budowa „nieco mniejszych" superzbiornikowców. I tak D. K. Ludwig uzupełnił do 6 sztuk serię superzbiornikowców o nośności po 85 500 tdw (do połowy lutego br., to jest do przekazania do eksploatacji zbiornikowca „Universe Apollo", były to największe statki towarowe na świecie) armatorzy amerykańscy zamówili w stoczniach francuskich 4 zbiornikowce po 73 700 tdw, dla Onassisa zbudowano w NRF superzbiornikowiec o nośności 65 000 tdw.

Warto jeszcze dodać, że również w żegludze śródlądowej rozwija się coraz bardziej duży tonaż. Oto, w ZSRR rozpoczęto budowę największego statku rzecznego na świecie o nośności 5300 tdw, długości 135 m, szerokości 16 m, mocy silników Diesla 1800 KM i szybkości 18 km na godzinę. Ponadto przewidziana jest tam budowa statków rzecznych o nośności 10—12 000 tdw.

mała ENCYKLOPEDIA MORZA



W numerze 11 „Morza“ z ub. roku Czytelnicy mieli możność zapoznać się z problematyką projektowania statku. Załóżmy, że statek został już zbudowany i stoi do dyspozycji armatora. Jak to mówią fachowcy — może wejść do eksploatacji.

Mamy więc piękny statek, możemy go wysłać w rejs, liczymy już na przyszłe zyski, ale... i o tym chcemy dzisiaj mówić.

Bo to „ale“ na statku jest najważniejsze — a mianowicie ZAŁOGA. Ona decyduje czy statek popłynie, jak będzie płynął, ile dochodu przyniesie armatorowi. Dlatego też zajmiemy się kompletowaniem załogi, której kwalifikacje zagwarantują, że statek będzie pływał tak jak życzy sobie armator, jak wymagają przepisy bezpieczeństwa w portach i na morzu.

Wyobraźmy więc sobie, że w redakcji „Morza“ utworzyliśmy mały dział kadr, którego kierownikiem jest każdy Czytelnik i on też decyduje o składzie załogi. Uwaga! Rozpoczynamy urzędowanie:

Jak wiadomo, załoga składa się z trzech zasadniczych służb: **pokładowej, maszynowej i hotelowej.** Mniej liczne są służby: **radiokomunikacyjna i elektryczna,** z których pierwsza wchodzi w zasadzie w skład działu pokładowego, druga zaś — maszynowego. Ilość członków każdego z działów zależy od typu statku i jego wielkości. Np. na statkach towarowych załoga hotelowa stanowi znaczną mniejszość, na odwrót jest na statkach pasażerskich, gdzie popularnie zwany „hotel“ jest najliczniejszy.

Między „pokładem“ a „maszyną“ istnieją odwieczne kłótnie i antagonizmy, których powodem jest „kto ważniejszy“. „Pokład“ twierdzi, że oni, bo są mózgiem; zaś „maszyna“, że oni — bo są „sercem“ statku. Spór rozstrzygnął „hotel“, który twierdzi, że oni „są najważniejsi“, bo karmią i stwarzają warunki do życia. Jak więc widać w tym względzie istnieje na statkach absolutna „jedność“ poglądów.

Zanim przystąpimy do ustalenia składu załogi, musimy najpierw sprawdzić, czy wytypowani przez nas oficerowie i marynarze mają odpowiednie do funkcji **dyplomy.** Dotychczas dyplomy obowiązani byli mieć tylko oficerowie; obecnie nowe zarządzenie Ministra Żeglugi i Gospodarki Wodnej wprowadziło dyplomy również dla marynarzy. Ma to na celu uniknięcie przypadkowych ludzi na statkach.

Dyplomy oficerów nawigacyjnych dzielą się na dyplomy oficerów żeglugi przybrzeżnej, małej i wielkiej. Oficerów mechaników okrętowych na klasy I, II, III i IV, oficerów służby elektrycznej — klasy I, II i III, oficerów służby radiokomunikacyjnej — klasy I i II oraz oficerów służby administracyjno-gospodarczej („hotel“) na intendentów klasy I i II.

W celu uzyskania odpowiedniego dyplomu oficer składa wymagane egzaminy, a ponadto musi „wypływać“ wyznaczoną ilość miesięcy. Np. aby uzyskać stopień porucznika żeglugi małej, kandydat musi ukończyć Szkołę Morską, posiadać 24-miesięczną praktykę pływania na statku jako członek załogi pokładowej lub uczeń (co najmniej w żegludze małej) w tym 3 miesiące na stanowisku asystenta. Musi też zdać egzamin praktyczny.

Na marginesie warto podać, że przez **żeglugę małą** rozumieć należy żeglugę na Morzu Bałtyckim poza granicami żeglugi przybrzeżnej oraz na Morzu Północnym do 62° szerokości geograficznej północnej i 8° długości geograficznej zachodniej do linii łączącej Qumessant (Francja) i Fastnet (Irlandia).

Jeśli już jako tako uporaliśmy się z dyplomami i stwierdziliśmy, że są w porządku — przejdźmy z kolei do poszczególnych stanowisk.



ZAŁOGA



Kapitan
Fot. J. Uklejewski



Kucharz
Fot. K. Komorowski

SŁUŻBA NAWIGACYJNA

KAPITAN — najczęściej zwany „starym" lub „pierwszym po Bogu". Jest ojcem i matką dla załogi, a w chwilach wolnych od tych rodzicielskich obowiązków reprezentuje armatora, odpowiada za wszystko, co jest na statku. Jeśli wszystko jest dobrze i ładunki bez uszczerbku docierają do miejsc przeznaczenia — chwalą całą załogę. Jeśli jest źle — gani się tylko kapitana. W celu godnego reprezentowania armatora, kapitan otrzymuje tzw. „reprezentację" składającą się głównie z wyrobów znanego w Polsce monopolu i kilku dolarów. Jest tego tak mało, że nie wystarcza nawet dla najbliższych, toteż nic dziwnego, że nie zdarza się, aby któryś z kapitanów „reprezentacji" nie wykorzystał. Przekroczenie „reprezentacji" świadczy o właściwym podejściu „starego" do interesów armatora. **Uwaga:** największym po Bogu na statkach PMH jest kpt. ż.w. Władysław Lekki (powyżej 2 m wzrostu).

I OFICER — zastępca kapitana, popularnie zwany „chief". Na statku zajmuje się przede wszystkim ładunkiem, a więc jego odpowiednim pomieszczeniem w ładowniach tak, aby zapewnić statkowi stateczność i właściwy wyładunek w portach przeznaczenia. Poza tym rządzi działem pokładowym, ma pieczę nad konserwacją statku i trzyma wachty w godzinach 4—8 (rano) i 16—20. W czasie wacht opowiada o swoich sukcesach na lądzie i morzu, szykuje liście laurowe na czapkę kapitańską oraz narzeka, że „stary" daje mu zbyt mało „reprezentacji" i w związku z tym ma kłopoty w portach. Chętnie udziela się w pracach społecznych, jak brydż, itp.

II OFICER — nazywany „sekendem" ma na głowie (a właściwie w szafach) dział nawigacyjny, tj. mapy i wydawnictwa nawigacyjne, przyrządy etc. Do jego obowiązków należy wykreślanie tras rejsu, nanoszenie poprawek na mapy itd. Czyni to oczywiście w porozumieniu z kapitanem, który zazwyczaj znajduje jakieś usterki. II oficer jest przeważnie niewyspany, gdyż wachta od 0 do 4, tzw. „psia wachta", uniemożliwia godny wypoczynek.

III OFICER — wypełnia lukę między kapitanem a I i II oficerem. Pracuje na wachtach pod nadzorem kapitana, czego serdecznie nie życzy ani sobie, ani wrogom. Z niezwykłą pasją opiekuje się środkami ratunkowymi, sprzętem przeciwpożarowym i apteczką, w której zwykle brak spirytusu, jako że bóle żołądka na statkach są dość popularne. Z tego też powodu III oficer jest na ogół lubiany, chociaż jego popularność maleje w miarę ubytku tego lekarstwa.

IV OFICER — (omówimy bliżej przy „Batorym") dotychczas był tylko na statku pasażerskim, wg nowego zarządzenia o kwalifikacjach — będzie ich więcej.

ASYSTENT POKŁADOWY — jest pomocnikiem I oficera, zarówno na wachtach, jak i w pracach ładunkowych. Posiada dyplom porucznika żeglugi małej i czeka na awans na IV lub III oficera. Z racji funkcji pomocnika I oficera ma zajęcie przez całe dnie. Chief gania go po ładowniach, a



kiedy biedak wraca (bez życia) z meldunkiem, chief mówi — ale nabiegaliśmy się, panie „as", co?

ASYSTENT POKŁADOWY, SZKOLENIOWY — absolwent Szkoły Morskiej, który po przejściu przeszkolenia na niższych stanowiskach jest w trakcie wykonywania pracy dyplomowej i „wypływania" dyplomu porucznika żeglugi małej. Ponieważ jego praca na statku ma charakter szkolenia, MŻiGW — pragnąc wychować narybek w spartańskich warunkach — daje mu tylko 5 dolarów miesięcznie dodatku dewizowego. Ma to ponadto na celu ochronę przed zgubnymi wpływami rozrywek na lądzie, jak również stanowi zachętę do szybszego zdania egzaminu dyplomowego.

BOSMAN — prawa ręka I oficera, jeśli idzie o prace na pokładzie. „Kiedy ranne wstają zorze — bosman (niestety) też" i od razu przystępuje do rozdziału prac przy konserwacji statku, przygotowania sprzętu przeładunkowego itd. Bosman ma najczęściej rację, wszystko umie i liczy, ilu to on wyszkolił kapitanów. Często podstawia stołka ...bosmańskiego (w wypadku malowania masztów).

CIEŚLA — to obok bosmana najważniejszy „podoficer" na pokładzie. Oprócz prac ściśle ciesielskich, ma obowiązek sondowania tanków, umacnia ładunek, a przy manewrach obsługuje windę kotwiczną. Podobnie jak bosman ma bogatą przeszłość i zna tysiące sposobów leczenia zawodowych chorób. Poza tym stanowi z bosmanem „tandem" przy jedzeniu, gdyż albo siedzą obok siebie, albo mają stolik dla siebie.

STARSZY MARYNARZ — musi posiadać stopień marynarza, pływać na tym stanowisku co najmniej 24 miesiące, posiadać świadectwo ratownika i zdać odpowiedni egzamin. Spośród najlepszych starszych marynarzy kapitan wyznacza sternika manewrowego, który w czasie manewrów lub w trudnych przejściach „stoi na sterze". Ponadto pracuje na pokładzie przy konserwacji statku i pełni normalne wachty. Oprócz zawodowych umiejętności musi umieć przyrządzać dobrą kawę i z porcji kiełbasy zrobić pieczeń z dzika. Konieczne to jest dlatego, że w czasie wacht nocnych musi dokarmiać oficera, z którym się płynie na wachcie.

MŁODSZY MARYNARZ — prawie to samo co starszy. Tak samo pracuje na pokładzie, pełni wachty sterując lub stojąc „na oku". Zasadniczymi różnicami między starszym a młodszym marynarzem są — okres pływania i pobory. Na statkach PMH zdarza się, że młodzi marynarze nie są znowu tacy młodzi, a często legitymują się zdjęciami ukochanych ... wnucząt.

PRAKTYKANT POKŁADOWY — jest materiałem na marynarza. W związku z tym robi wszystko co ktoś ma do zrobienia, wszyscy go uczą i udzielają rad, pokazują i sztorcują. Jako element uświadomiony — praktykant odbija to sobie na zebraniach załogowych, gdzie druzgocącej krytyce poddaje załogę ... innego statku.

Służba radiokomunikacyjna

RADIOOFICER OKRĘTOWY — bez względu na dyplom (I czy II klasy) jest zwiastunem „dobrego i złego". Po jego minie widać, czy przyjęty telegram przynosi dobre czy niepomyślne wiadomości. Z tego tytułu uczestniczy w różnych uroczystościach, np. „oblewania" potomka. Szanują go wszyscy, bo zbliża do domu. Niezależnie od normalnych prac, radiooficer przyjmuje „Głos Marynarza" — codzienną radiową gazetkę dla załóg statków PMH. Potem przepisuje ją w kilku egzemplarzach i rozdziela wśród załogi. Ma obowiązek regulowania zegarów na statku.

ASYSTENT RADIOTELEGRAFISTY — nie pełni samodzielnej służby, lecz pod okiem (a właściwie ręką) szefa nabiera subtelności w nadawaniu kluczem. Asystent bierze aktywny udział w opuszczaniu i podnoszeniu anteny radiowej (robi się to w porcie) oraz w roznoszeniu „Głosu Marynarza" po mesach.

Służba mechaniczna

STARSZY MECHANIK — może być też „I mechanik", a najczęściej „chief" albo „inżynier". Jest odpowiedzialny za gotowość techniczną maszyn. Z racji funkcji i wielu sprawozdań nie ma czasu schodzić do maszyn, bo wypełnia (na maszynie do pisania) sprawozdania, raporty energetyczne, planuje remonty i samoremonty. Nadzoruje także ich wykonanie. „Reprezentację" podobnie jak I oficer posiada często niewystarczającą. Wiadomo — maszyny trzeba oliwić. Starszy mechanik nie pełni wacht w maszynie.

II MECHANIK — jest gospodarzem maszyn i najbardziej niepopularnym człowiekiem „w maszynie". On to bowiem pilnuje dyscypliny pracy, rozdziela robotę, udziela dni wolnych itp. A więc niepopularność uzasadniona. II mechanik, aby się nie nudzić otacza opieką silnik główny, który najczęściej „gra" lepiej niż u poprzednika. Rozmowa z nim dotyczy przede wszystkim tłoków, koszulek i łożysk. Pełni normalne wachty.

III MECHANIK — na motorowcach opiekuje się silnikami pomocniczymi, rurociągami i drenażem, a ponadto przyjmuje paliwo. Na parowcach natomiast ma w swym zasięgu działania kotły. Pełni normalne wachty, po których — zwłaszcza w tropiku — klnie na czym świat stoi „ten cholerny gorąc".

IV MECHANIK — z reguły młody człowiek i dobrze zapowiadający się mechanik. Z tej racji powierza mu się pieczę nad mechanizmami, których wyżsi (stopniem) mechanicy nie tykają. A więc pozostałe mechanizmy pomocnicze, chłodnie, pompy, sprężarki itp. Ubiera się ze smakiem, modnie, bez zbytecznej ekstrawagancji.

ASYSTENT MASZYNOWY — to przeważnie absolwent Szkoły Morskiej. Na statkach I kategorii pełni wachty i ma przydzielone do obsługi pewne mechanizmy. Wykonuje także zlecone prace, np. prowadzi kontrolę spalin silnika głównego lub kontrolę temperatury oliwy.

ASYSTENT MASZYNOWY, SZKOLENIOWY — jest, podobnie jak jego kolega na pokładzie, „w terminie", który wykorzystuje na przygotowanie pracy dyplomowej. W chwilach wolnych od wacht rysuje części maszyn, opisuje je dla komisji egzaminacyjnej. Gnębią go podobnie jak kolegę z pokładu zmory finansowe. Jasną myślą jest zbliżające się ukończenie okresu „ząbkowania". Jeśli tak to można nazwać — „współpracuje" z II mechanikiem, który doskonale wie, co „as" ma robić.

SMAROWNIK — nie ma nic wspólnego z obsmarowywaniem bliźnich. Jest to na ogół ustatkowany i spokojny człowiek. Może właśnie dlatego, że pływa na parowcach. Na większych jednostkach spełnia funkcję podobną do funkcji motorzysty na motorowcach, tzn. obsługuje w ruchu wszystkie mechanizmy.

PALACZ — jeśli idzie o parowce funkcja coraz rzadsza. Zanika już tradycyjne szuflowanie, zastępuje je regulacja dopływu paliwa. Palacze to ludzie, którzy na statku najciężej pracują, a przerzucone setki ton węgla czynią z nich żelaznych marynarzy. W czasie pełnienia wachty palacz (na węglowcu) podrzuca węgiel na ruszty, wyrzuca popiół, przed zdaniem wachty czyści palenisko (szlakuje). Zamiana tradycyjnego opalania węglem na paliwo płynne jest we flocie polskiej wprowadzana konsekwentnie. toteż palacze odetchną wkrótce pełną piersią (bez pyłu węglowego).

MOTORZYSTA — pełni wachtę lub pracuje na dejmance (praca na dniówce, bez wacht). Do jego obowiązków należy obsługa mechanizmów w ruchu. Jeśli motorzysta pracuje na dejmance — wykonuje przeważnie roboty remontowe względnie konserwacyjne urządzeń. Wspólną cechą dla wszystkich pracujących w maszynie jest to, że są bardzo solidarni, bardzo usmarowani... i bardzo dumni ze swych maszyn. Ta duma powoduje, że uważają się za najważniejszych na statku.

Fot. J. Uklejewski

W maszynowni



Radiooficer

Fot. J. Uklejewski

Służba elektryczna

ELEKTRYK — oficer, może być I, II lub III klasy — zależnie od dyplomu, jaki udało mu się uzyskać. Jeśli chodzi o uprawnienia oficerów-elektryków to obejmują one cztery kategorie statków według mocy zainstalowanych urządzeń elektrycznych. Chief-elektryk jest jak gdyby starszym mechanikiem do spraw elektrycznych. Czuwa nad prawidłowym funkcjonowaniem urządzeń i silników elektrycznych na statku. Nie pełni wacht, jedynie w czasie manewrów schodzi do maszyny.

ASYSTENT ELEKTRYKA — pomaga swemu szefowi, przeprowadza drobne i grubsze naprawy (pod okiem szefa), a w czasie manewrów bacznym uchem śledzi pracę wind kotwicznych. Snuje często projekty „machin piekielnych" i do czasu uzyskania elektryka ma „myśli chmurne".

MŁODSZY ELEKTRYK — uzupełnia szefa i asystenta, pod ich okiem wyrasta na tęgiego fachowca.

Służba hotelowa

„Oni sprawili, że powracasz cało
darzą cię życiem i zdrowiem"
(„Powrót taty" — A. Mickiewicz)

OCHMISTRZ — albo intendent, to bardzo ważna osoba na statku. Już choćby z tego tytułu, że wypłaca pieniążki i rządzi kantyną, w której marynarze mogą się zaopatrzyć w piwo, wodę, papierosy, żyletki, bieliznę, pastę do zębów itp. W kantynie znajduje się też alkohol, ale załoga nie może go kupować. Zmuszona więc jest do zaopatrywania się ze źródeł zdecentralizowanych. Ochmistrz prowadzi gospodarkę na statku, ma magazyn żywnościowy, wspólnie z kucharzem układa jadłospis, prowadzi gospodarkę materiałami rozchodowymi, odprawia pasażerów (o ile na statku są miejsca pasażerskie) oraz ich bagaż, przygotowuje dokumenty do odpraw celnych, prowadzi karty zdrowia, dokonuje zmian ewidencyjnych załogi, przygotowuje listy płac i jeszcze tysiąc innych czynności. Nie jest łatwo być ochmistrzem, a do prawdziwej sztuki należy — być dobrym ochmistrzem.

STEWARD GOSPODARCZY — jest takim samym ochmistrzem jak poprzedni, tylko nieco w mniejszym rozmiarze. Chodzi o rozmiary statku. Bowiem stewardzi gospodarczy są na statkach mniejszych.

STEWARD — jego „polem działania" jest salon kapitański, gdzie niepodzielnie rządzi. Dba o dobre zaopatrzenie swej pentry, podaje posiłki oficerom, którzy są zwykle z niego zadowoleni. Poza tym pomaga ochmistrzowi w zamianie bielizny i materiałów rozchodowych. Porządkuje kabinę kapitańską, I oficera i I mechanika.

MŁODSZY STEWARD — pomaga stewardowi w utrzymywaniu czystości w kabinach oficerów, podaje posiłki załodze, zmywa naczynia itp.

PRAKTYKANT HOTELOWY — pomaga w kuchni, pomaga stewardowi, jest „pod ręką" we wszystkich wypadkach i tam sięga, gdzie nie sięgają jego starsi koledzy.

KUCHARZ — mówią (i dużo mają w tym racji), że jest to najważniejszy człowiek na statku. „Truciciel" — bo i tak go nazywają — może swym kunsztem zdziałać, że załoga będzie z przyjemnością znosić trudy podróży. Niech no jednak niesmacznie gotuje — ludzie będą ze sobą skłóceni, swarliwi, narzekający na wszystkich i wszystko. Często ta ciężka praca nie jest doceniana, ale dla kucharza najcenniejszym uznaniem jest zdrowie i zadowolenie załogi.

MŁODSZY KUCHARZ — wykonuje prace przygotowawcze, wstępne i jak umie tak schlebia kucharzowi, żeby tylko zeszedł na urlop. Zawsze to większa szansa na awans. Gromy załogi za złe wyżywienie spadają w pierwszej kolejności! właśnie na młodszego kucharza, który w ten sposób hartuje się do dalszej pracy.

Zygmunt Makowski



Nieporozumienie



Napisał
WACŁAW KORABIEWICZ Ilustrował JERZY FLISAK

Nienawidzę Kiermaszka i uczucie to, zdaje mi się, jest wzajemne. Dziwię się też ogromnie, jak inni, skądinąd rozumni oficerowie, dają się nabierać na jego tanie a banalne przechwałki. Któregoś dnia spytałem o to wręcz pierwszego oficera. Odpowiedział, że lubi Kiermaszka za jego optymizm i zawsze dobry humor.

— Cóż z tego, że głupi? — Głupota jego tylko bawi. Jest rozbrajający.

— Byłby może takim — odpowiedziałem — gdyby przechwałki te nie łączyły się z pyszałkowatą zarozumiałością.

— Mnie to nic a nic nie szkodzi — odrzekł pierwszy — grunt, że ma tupet, jakiego właśnie brakuje mnie. Jego towarzystwo podtrzymuje na duchu. Wyobraź sobie moment, gdy człek zziębnięty, mokry i zły jak cholera, schodzi z nocnej wachty. Wokół słyszy się przekleństwa, a każdy „drucik" przynosi same makabryczne wiadomości: ten storpedowany, tamten wlazł na minę, przed nami okręt podwodny, za nami samolot, a Kiermaszek nigdy. Powiedz no, czyś kiedykolwiek słyszał od Kiermaszka jaką złą wiadomość? Jeżeli i ma, to szepnie tylko „staremu" na ucho i po wszystkim. A innym humorów nie psuje. Bo i po co? — Zejdź no do radiostacji i spytaj. Same powodzenia. Chwilami zaczynam nawet wątpić, czy on w ogóle pełni swoją służbę. Może czytuje wesołe romanse. Raz nawet sprawdziłem, czy od jego słuchawek idzie jaki drut. Myślałem, że wkłada je dla pucu. Zawsze uśmiechnięty, zawsze pogodny, zawsze kawalarz, no i powiedz sam, czyż to nie lepsza metoda?

— Prawda — mruknąłem zgodliwie — ale morda przyznasz antypatyczna — dodałem dla równowagi i uspokojenia własnego sumienia.

Kiermaszek był drugim radiotelegrafistą na naszym statku. Gruby, opasły i brzuchaty — te trzy synonimy obrzydliwości pasowały doń znakomicie. Pucułowate, dziecinnie różowe policzki. Pulchne, dołkowate palce. Trzy podbródki, a do tego jeszcze kobieco-małe nóżki, oto wierny obraz Kiermaszka.

To, że Kiermaszek lubił zjeść i wypić parę buteleczek „piwka", nikogo nie zdziwi, natomiast dziwnym się wyda fakt, że co rano i co wieczór drugi radiotelegrafista odrabiał regularnie półgodzinne ćwiczenia gimnastyczne. Na nieszczęście kabiny nasze sąsiadują i chcąc nie chcąc muszę wysłuchiwać jego miarowego szeptu: Raz, dwa, trzy! — ...raz, dwa, trzy!".

Ten szept łudząco przypomina mi syk manewrującej lokomotywy. Potrafi on mnie zbudzić z najgłębszego nawet snu, choćbym trzy poprzednie noce przestał na wachcie. Parę razy nerwy moje nie wytrzymały próby i trzasnąłem z całej siły butem o ścianę.

— Czy butami ćwiczysz? — spytał mnie nazajutrz głosem jadowitym — lepiej ćwicz bez przyrządów, tak jak ja. Radzę ci, to znacznie zdrowiej.

Przy Kiermaszku lepiej nie zabierać głosu, bo w każdym przedmiocie i na każdy temat ma on coś do gadania. Wszystko wiedział i wszystko przepowiedział. Ma przy tym szalone szczęście i nikt go na tych idiotycznych łgarstwach nie przyłapie. Gdy po raz pierwszy włożył swój galowy mundur, oczom własnym nie chciałem wierzyć. Oto do pełnej kolekcji polskich bojowych orderów brakowało jedynie Virtuti Militari.

Jest rok 1940. Kiermaszek ma 36 lat, kiedyż więc u licha mógł uzbierać aż tyle odznaczeń? Wiem na pewno, że Litwę Środkową z Żeligowskim budował. Poznańskie rozbrajał. Śląsk oswobadzał. Prezydenta Raczkiewicza w karty ogrywał. Dziadkowi obie córki chrzcił. Z Sikorskim za pan-brat. Jednym słowem nie ma takiej rzeczy na świecie, której by Kiermaszek kiedyś tam nie zdziałał. Gdy razu pewnego poruszyłem wszystkie te nieprawdopodobne cuda przy stole kajut-kompanii i dość sceptycznie wyraziłem się o tym „bohaterze", koledzy wzięli go w obronę twierdząc, że to także jego dodatnia cecha, bo umie koło swych spraw chodzić i nie da byle komu w nos sobie dmuchać.

„Umie koło swych spraw chodzić" — znakomite określenie dla Kiermaszka. Zauważyłem na przykład, że lubiany jest on szczególnie przez wszystkich kolejno następujących po sobie szefów. Początkowo nie mogłem dociec przyczyny tego stanu rzeczy. Przed miesiącem jednak rzecz ta całkowicie się wyjaśniła. Byłem oto mimowolnym świadkiem, jak nowy kapitan statku pochwalił Kiermaszka za jakiś tam precyzyjnie wykonany aparat radiowy. W odpowiedzi padło wielce charakterystyczne oświadczenie:

— Wiele się da zrobić Panie Kapitanie, potrzebny jest do tego tylko odpowiedni nastrój. Za czasów Pana Kapitana Jóźwiaka wszelka inicjatywa indywidualna była zabita. Robiło się wyłącznie na rozkaz.

Tymczasem właśnie kapitan Jóźwiak był najbardziej lubianym i morowym chłopem. Co tu długo gadać. Jestem głęboko przekonany, że podobne opinie wygłaszał Kiermaszek wobec tegoż kapitana Jóźwiaka, gdy obejmował on statek po swoim poprzedniku.

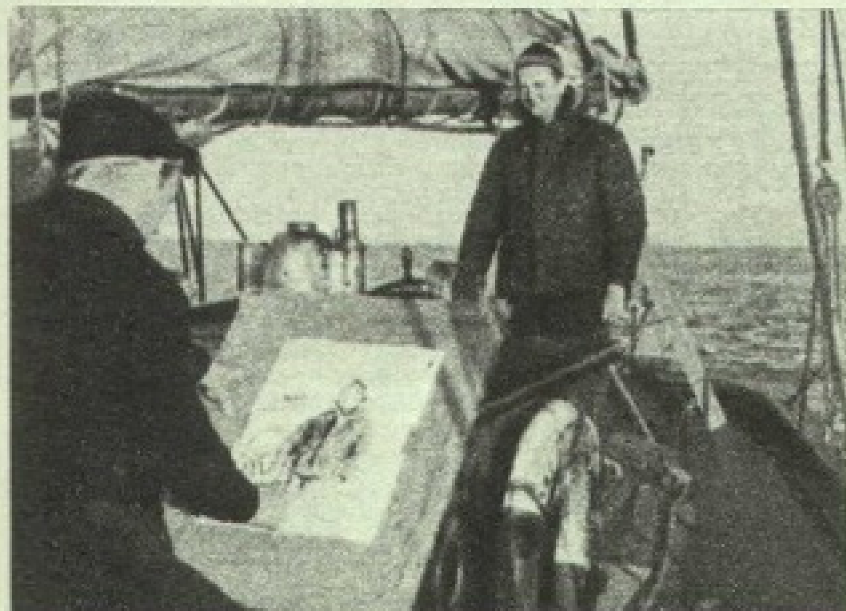
Brzydzę się tego rodzaju postępowaniem i dlatego nie znoszę Kiermaszka, a takie typy mają zawsze szczęście. Jakże tu nie być pesymistą. Gdy Kiermaszek gra w karty, to zawsze wygrywa. Gdy wojuje — zbiera ordery. Gdy łże — wszyscy mu wierzą. Gdy pragnę od niego uciec — zawsze mi w drogę wlezie. I w ogóle mam do tego człowieka szczególnego jakiegoś pecha.

— — — — — — — — — — — — — — — — —

Siedemnaście już lat pływam na rozmaitych statkach i w ciągu całej mojej służby nie spotkałem bardziej antypatycznej figury, jak porucznik Kuca. Egoista, skąpiec i sobek. Pech chciał, że kabiny nasze właśnie sąsiadują.

Dokończenie na stronie 16

MARYNARZ Z PALETĄ



Bosmana Henryka Baranowskiego odwiedzam w jego pracowni ulokowanej na mansardzie wysokiej willi na szczycie sporego wzgórza, tuż nad morzem. Roztacza się stąd wspaniały widok: port oraz reda aż po Hel z jednej, i Gdańsk z drugiej strony.

— Drugą, większą pracownię mam na Oksywiu, w porcie wojennym — mówi miły Gospodarz. — Stamtąd jest też piękny widok, cały port widać. Ale ja mało siedzę w pracowni. Przeważnie jestem na okrętach i szkicuję, maluję. Na gorąco... W zeszłym roku byłem na Morzu Śródziemnym, na „Gryfie". O, tu są szkice z tej podróży: Gibraltar, Etna, brzegi Afryki...

Oglądamy wspólnie dziesiątki akwarel, obrazów olejnych, szkiców ołówkiem i węglem... Są tu i portrety, piękna seria kwiatów, fragmenty architektoniczne, miniatury. Ale przede wszystkim — morze, okręty, kutry, fragmenty portów i stoczni, słoneczne plaże, egzotyczne brzegi...

Henryk Baranowski jest wprawdzie bosmanem, ale nie jest ani fachowcem broni podwodnej, ani radarzystą, czy nawigatorem. Zna co prawda morze, mieszka tu od urodzenia, jest żeglarzem, dużo pływał, w Sopocie kończył Wyższą Szkołę Sztuk Pięknych — ale w załodze bojowej okrętu byłby zapewne zbyteczny. Kontradmirał Studziński miał jednak dobry, bardzo dobry pomysł, kiedy przed trzema laty zaproponował młodemu plastykowi wstąpienie do Marynarki Wojennej i stworzył mu tam sprzyjające warunki do pracy twórczej.

Korzyści dla Baranowskiego jako malarza? Ogromne: dostęp do tematów niełatwych ale wdzięcznych, oryginalnych, niepowtarzalnych. Korzyści dla Marynarki? Też wielkie: całe serie pięknych obrazów i rysunków, utrwalających w artystycznej formie wszelkie przejawy życia na okrętach.

— W tym roku też płynę latem na „Gryfie" — mówi bosman Baranowski. — A poza tym będę dużo szkicował na pokładach jednostek w czasie ćwiczeń i manewrów...

Kilka takich właśnie szkiców „na gorąco" zamieszczamy obok.

Młodemu bosmanowi, który z paletą w ręku tak dobrze służy Polskiej Marynarce Wojennej — życzymy dalszych sukcesów i wielu ciekawych tematów.

JOTEM



Opracował TADEUSZ WYWERKA-PREKURAT

II WOJNA ŚWIATOWA NA MORZU

CZĘŚĆ VII : LIPIEC – GRUDZIEŃ 1942

OPERACJA „TORCH"

W lipcu zapadła na konferencji w Londynie decyzja lądowania w Północnej Afryce. Ta pierwsza na wielką skalę zakrojona operacja przygotowywana była przez szereg miesięcy; dopiero między 22 a 27 października wyruszyły z portów angielskich, a 24 tegoż miesiąca z portów amerykańskich, potężne konwoje liczące w sumie ponad 300 jednostek najróżniejszych typów. Nocą z 7 na 8 listopada odbyło się jednoczesne lądowanie w Algierii i Maroku.

Alianci utworzyli trzy potężne ugrupowania. Zdobycie zachodniego Maroka przypadło w udziale siłom amerykańskim. Zgrupowanie kontradm. Hewitt'a liczyło 105 okrętów, w tym lotniskowiec „Ranger", 4 lotniskowce eskortowe, 3 pancerniki, 7 krążowników, 38 niszczycieli. Na pokładach znajdowało się 35 000 żołnierzy gen. Pattona.

Grupa środkowa składała się z przeszło 100 okrętów angielskich, w tym 2 lotniskowce eskortowe, 2 krążowniki, 13 niszczycieli pod dowództwem kontradm. Troubridge'a. Wzmocniono ją jeszcze dodatkowo pancernikiem „Rodney" i lotniskowcem „Furious". Transportowce wiozły 39 000 żołnierzy amerykańskich, którzy mieli opanować rejon Oranu.

Grupa wschodnia kontradm. Burrough'a składała się też z okrętów angielskich, w sumie 93 jednostki, których główną siłę stanowiły 2 lotniskowce, 4 krążowniki, monitor i 13 niszczycieli. Grupa ta miała wysadzić w Algierze desant złożony z 33 000 żołnierzy amerykańskich i angielskich.

Na morzu Śródziemnym operacja była ubezpieczana przez siły „H". Całość sił morskich pozostawała pod dowództwem adm. Cunningham'a.

Lądowanie w Algierii

Lądowanie po obu stronach Algieru, w Sidi-Ferruch i Ain-Taya przebiegło bez większego oporu, choć ze stratami barek desantowych, wskutek niedokładnego manewrowania i dość słabego wyszkolenia. Natomiast frontalny atak na Algier powitany został przez Francuzów ogniem. Niszczyciel „Malcolm" był trafiony i musiał zawrócić. Drugiemu niszczycielowi „Broke" udało się wtargnąć do portu i wysadzić tam oddział amerykański, lecz doznał tak ciężkich uszkodzeń, że nazajutrz zatonął.

Francuzi zaprzestali oporu jeszcze tego samego dnia wieczorem na rozkaz adm. Darlana. Rozkaz ten nie dotarł ani do Oranu, ani do Maroka, gdzie oddziały francuskie stawiły zdecydowany opór.

W rejonie Oranu lądowano bez większych trudności w Arzeu i Andalouses. Próba opanowania portu, podjęta podobnie jak w Algierze po to, aby nie dopuścić do zniszczenia urządzeń i samozatopienia okrętów doprowadziła do krwawych walk. Dwa okręty angielskie „Hartland" i „Walney", które weszły do portu nad ranem zostały zatopione ogniem artylerii brzegowej i niszczycieli „Epervier", „Tramontane" i „Typhon". W kilka godzin później wyszły z Oranu 4 okręty francuskie. Krążownik „Aurora" w obawie, że mogą one zaatakować lądujące wojska, zniszczył w krótkiej bitwie wraz z towarzyszącymi mu niszczycielami kontrtorpedowce „Tramontane" i „Tornade" oraz awizo „La Surprise".

Nazajutrz o świcie podobny los spotkał niszczyciele „Epervier" i „Typhon" zatopione przez krążowniki „Jamaica" i „Aurora". Walki ustały dopiero następnego dnia wieczorem.

Zdobycie Maroka

Lądowanie wojsk amerykańskich miało miejsce w trzech punktach: w Mehedia niedaleko Port Lyautey, oraz w Safi i w Fedhala.

Okręty stacjonujące w Casablance usiłowały przeszkodzić w lądowaniu pod Fedhala. Doprowadziło to do bezsensownej bitwy, stoczonej przed południem 8 listopada, w wyniku której zniszczone zostały ogniem pancernika „Massachusetts", krążowników „Augusta", „Tuscaloosa", „Wichita", „Brooklyn" i niszczycieli amerykańskich krążownik „Primauguet" oraz niszczyciele „Fougeux", „Boulonnais", „Brestois", „Frondeur" i „Milan". „Albatros" był ciężko uszkodzony.

Do akcji wystąpiły też francuskie okręty podwodne, przy czym „Meduse" i „Amazone" wykonały ataki torpedowe na krążowniki amerykańskie. Z ośmiu okrętów podwodnych, które wyszły 8 listopada z portu, pięć zginęło w najbliższych dniach, tylko dwa dotarły do Dakaru, a jeden powrócił nie uszkodzony. W toku walk tego dnia mocno ucierpiał jeszcze pancernik „Jean Bart" i inne mniejsze okręty przebywające w porcie Casablanca. Tam też zginęły trzy dalsze okręty podwodne.

Francuzi stawili opór także w Mehedia, co w połączeniu z niedociągnięciami w przeprowadzeniu desantu opóźniło rozwój akcji o dwie doby.

Walk zaprzestano — podobnie jak w całej Afryce Północnej — dopiero 11 listopada rano.

* *

Operacja „Torch" zaskoczyła całkowicie państwa „osi". Flota włoska nie interweniowała na morzu Śródziemnym. Niemieckie U-Booty przebywały na swych normalnych pozycjach. Ściągnięte pośpiesznie na wody północno-afrykańskie zapisały na swoje konto ok. 50% strat, które do połowy listopada wyniosły: lotniskowiec eskortowy „Avenger" (przez U-155), 3 niszczyciele, okręt obrony przeciwlotniczej, 16 statków i 6 małych jednostek. Straty te były niewspółmiernie małe wobec osiągnięć aliantów, które całkowicie zmieniły sytuację strategiczną w tej części świata.

PRZEŁOM NA MORZU ŚRÓDZIEMNYM

Latem Malta potrzebowała pilnej pomocy. Po czerwcowych niepowodzeniach podjęto w sierpniu następną próbę przeprowadzenia na oblężoną wyspę niezbędnych posiłków. 14 statków pod bardzo silną osłoną (4 lotniskowce, 2 pancerniki, 7 krążowników, 27 niszczycieli) wyszło 10 sierpnia z Gibraltaru. Włoska flota bojowa wskutek braku paliwa nie interweniowała, działały tylko okręty podwodne, ścigacze i lotnictwo. W trzydniowej bitwie konwój stracił 9 statków, a eskorta lotniskowiec „Eagle", krążownik „Cairo", krążownik „Manchester" i niszczyciel „Foresight".

Zasoby dostarczone przez 5 ocalałych statków pozwoliły wszakże przetrwać Malcie do czasu rozpoczęcia kontrofensywy marsz. Montgomery'ego, która rozpoczęta 23 października doprowadziła do przełamania pozycji niemieckich w początku listopada. Jednoczesne lądowanie we francuskiej Afryce Północnej całkowicie zmieniło sytuację w basenie morza Śródziemnego.

Dowóz posiłków dla wojsk niemiecko-włoskich w Afryce był już teraz zadaniem ponad siły. Między 11 a 28 listopada dowieziono tylko 33 000 ton ładunku przy stracie statków o tonażu 59 000 BRT. W grudniu straty wyniosły już 96 000 BRT.

Jednocześnie rozpoczęły się ciężkie naloty anglo-amerykańskie na bazy marynarki, powodujące duże straty, m. in. 4 grudnia zatonął w Neapolu krążownik „Muzio Attendolo". Perspektywy dla wojsk w Tunezji były jak najgorsze.

KTO WIĘCEJ?

W drugiej połowie 1942 roku bitwa o Atlantyk wkroczyła w kulminacyjną fazę. Dowództwo niemieckie przeniosło punkt ciężkości działań okrętów podwodnych ponownie na szlaki północno-atlantyckie. W następnych tygodniach pewną ilość okrętów podwodnych skierowano także na wody Brazylii i Wenezueli oraz do rejonu Freetown, a później także na południowy obszar oceanu. Aktywność U-Bootów u wybrzeży Stanów Zjednoczonych koncentrowała się głównie na morzu Karaibskim.

Liczby zatopionego tonażu na północnym Atlantyku gwałtownie podskoczyły. Do końca roku, od sierpnia, ginęło co miesiąc na tej trasie dwadzieścia kilka statków, tzn. sto kilkadziesiąt tysięcy ton. Łączne straty sprzymierzonych na całym Atlantyku i wodach arktycznych wynosiły od sierpnia do listopada 455 000—637 000 ton miesięcznie.

Były to liczby ogromne, jednakże, dzięki stale rosnącej mocy produkcyjnej stoczni amerykańskich, budowano coraz więcej nowych statków, łagodząc w ten sposób rozmiary strat.

Jak wyglądał ten swoisty wyścig ilustruje poniższa tabelka.

Rok	Tonaż zatopiony	Tonaż zbudowany	Saldo
	(w tysiącach BRT)		
1940	4467	1219	— 3188
1941	4398	1984	— 2414
1942	8245	7182	— 1063

Stocznie niemieckie też nie próżnowały, lecz fabrykowały U-Booty w wielkich ilościach. Co kwartał przybywało 50—70 nowych okrętów. Np. w styczniu tego roku na ogólną liczbę 249 okrętów podwodnych, 91 było w gotowości operacyjnej, a w październiku (mimo strat) Niemcy mieli już 365 okrętów, z czego 196 gotowych do akcji, a resztę w próbach i na szkoleniu.

Sprzymierzeni zastosowali szereg nowoczesnych środków wykrywania oraz zwalczania niemieckich podwodnych korsarzy. Przybywało też coraz więcej okrętów, dzięki czemu można było wzmocnić ochronę konwojów, wprowadzić lotniskowce eskortowe, tworzyć tzw. grupy wsparcia, złożone z niszczycieli, fregat i korwet, polujące na „wilcze stada" U-Bootów. Niemieckie okręty podwodne musiały więc coraz drożej okupywać swoje sukcesy, tym bardziej, że do tej pory ubyło już wielu doświadczonych dowódców i wyszkolonych załóg.

W drugiej połowie 1942 roku poszły na dno ogółem 64 niemieckie (plus 14 włoskich) okręty podwodne, z tego przygniatająca większość na Atlantyku. Dla porównania: od początku wojny do końca 1941 roku Niemcy stracili 66 okrętów podwodnych, a w pierwszej połowie 1942 roku — 21 okrętów.

NA DALEKIEJ PÓŁNOCY

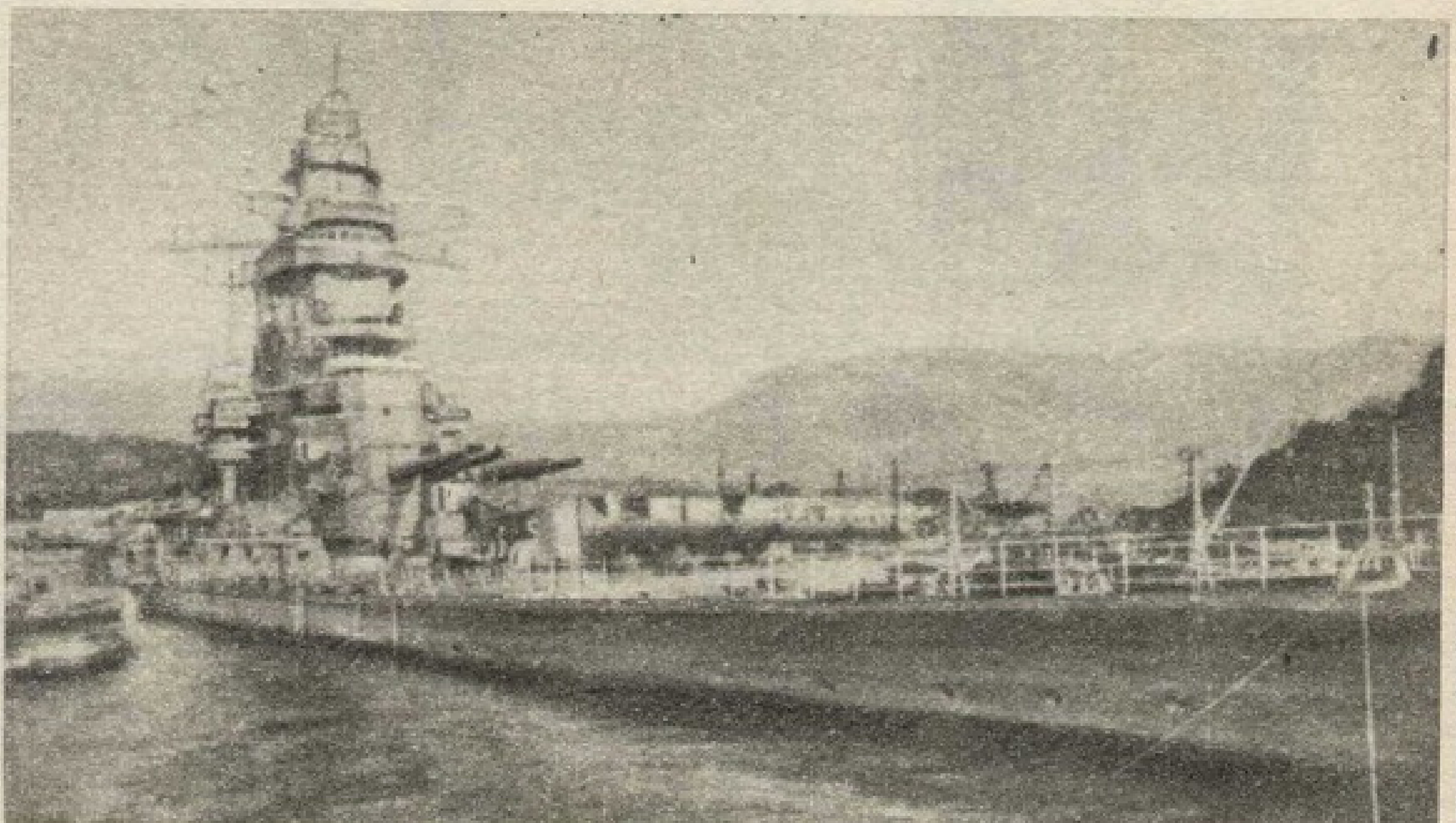
Z 37 statków wchodzących w skład konwoju PQ-17 płynącego w pierwszych dniach lipca do Murmańska zginęło na skutek ciągłych ataków powietrznych i podwodnych 24 jednostki. 123 000 ton ładunku z załadowanych 188 000 poszło na dno.

Następny konwój PQ-18 płynący w pierwszej dekadzie września stracił 14 statków z 33. Powracający w tym czasie QP-14 stracił 5 jednostek i 2 okręty eskorty. Niemcy ten sukces przypłacili utratą trzech U-Bootów.

Do grudnia nie wysyłano konwojów, statki szły pojedynczo. Straty wyniosły 9 statków na 37 wysłanych.

Od połowy grudnia zaczęto ponownie wysyłać konwoje, tym razem po dwa mniejsze w odstępach mniej więcej tygodniowych. Podczas przeprowadzania drugiego z konwojów, JW-51B, wywiązała się bitwa między eskortą, w skład której wchodziły m. in. dwa krążowniki „Jamaica" i „Sheffield", a niemieckim zespołem złożonym z krążowników „Lützow", „Adm. Hipper" i 6 niszczycieli. W starciu tym zginęły 31 grudnia dwa niszczyciele — brytyjski „Achates" i niemiecki „Friedrich Eckoldt".

TULON – GRÓB FLOTY FRANCUSKIEJ



Niemcy natychmiast zareagowali na lądowanie aliantów we francuskiej Afryce Północnej. 9 listopada oddziały spadochronowe zaczęły zajmować Tunezję, a 14 listopada wojska wkroczyły do nieokupowanej części Francji. Wokół Tulonu Niemcy pozostawili wąską strefę nieokupowaną, której bronić przed inwazją miały wojska francuskie; w gruncie rzeczy chodziło o zyskanie na czasie, aby móc zebrać potrzebne siły do opanowania okrętów. W nocy 27 listopada oddziały niemieckie zaatakowały Tulon od wschodu i zachodu. Gdy Niemcy dotarli do nabrzeży, okręty francuskie były już zatopione przez własne załogi, które wykonały rozkazy jeszcze z 1940 r., a przypomniane przed kilku dniami.

Marynarka francuska straciła tego dnia 3 pancerniki — „Dunkerque", „Strassbourg" (na zdjęciu), „Provence", 7 krążowników — „Algerie", „Colbert", „Dupleix", „Foch", „La Galissoniere", „Jean de Vienne", „Marseillaise", 24 niszczyciele i 10 okrętów podwodnych. Pięć okrętów podwodnych wymknęło się z Tulonu, lecz tylko trzy dotarły do portów alianckich.

PÓŁ ROKU ZMAGAŃ O „POLE HENDERSONA"

Japończycy przystąpili do umacniania zdobytych pozycji na archipelagu Bismarcka, nie mogąc na razie myśleć o kontynuowaniu ofensywy w kierunku Nowej Kaledonii, wysp Fidżi i Samoa. W tym celu rozpoczęto w czerwcu na wyspie Guadalcanal (we wschodniej części archipelagu Salomona) budowę wielkiego lotniska.

Amerykanie nie mieli zamiaru biernie przyglądać się przygotowaniom japońskim, lecz wykorzystując sytuację powstałą po bitwie pod Midway, sami przeszli do działań ofensywnych. Zadaniem oddziałów adm. Nimitza, dowódcy sił Pacyfiku, było zdobycie Guadalcanal, wysp Santa Cruz, Tulagi. Zachodnia część wysp Salomona, Nowa Gwinea, archipelag Bismarcka miały być zdobyte przez wojska gen. MacArthura, dowódcy sił Południowo-Zachodniego Pacyfiku.

Pierwsze uderzenie skierowało się na Guadalcanal. 7 sierpnia Amerykanie zaskoczyli Japończyków lądowaniem, wypierając ich z przygotowywanego lotniska, które w rękach japońskich stanowiło bardzo poważną groźbę dla sprzymierzonych. O utrzymanie tego lotniska — Amerykanie nazwali je „polem Hendersona" — rozgorzały długotrwałe, zaciekłe walki. W ciągu następnych miesięcy każda ze stron starała się zgromadzić przeważające siły, by wyprzeć przeciwnika z tej arcyważnej pozycji. Rejon przyległych wód stał się widownią długiego szeregu krwawych starć.

Savo

Pierwsza bitwa morska w tym rejonie, stoczona nocą z 8 na 9 sierpnia koło wyspy Savo zakończyła się klęską floty alianckiej.

Z Rabaul i Kavieng wyruszyło 7 krążowników adm. Mikawy z rozkazem zniszczenia amerykańskich sił inwazyjnych w rejonie Guadalcanal-Tulagi. Tym razem dozór i łączność po stronie aliantów nie stanęły na wysokości zadania. Japończykom udało się bezkarnie przejść długą cieśninę między obu rzędami wysp Salomona i zaskoczyć okręty sprzymierzonych patrolujące po obu stronach Savo. Między tą wyspą a Guadalcanal patrolowały krążowniki „Canberra" (australijski) i „Chicago" (amerykański) oraz dwa niszczyciele. O godz. 1.43 9 sierpnia Japończycy wyrzucili torpedy, a następnie zasypali oba krążowniki gradem pocisków. „Canberra" ucierpiała bardzo mocno, rano załoga musiała okręt opuścić i zatopić. „Chicago" był trafiony torpedą w dziób.

Odgłosy bitwy nie zaalarmowały widać drugiej grupy złożonej z trzech krążowników i 2 niszczycieli amerykańskich, strzegących przejścia między Savo a Floridą, gdyż i one zostały zupełnie zaskoczone. „Quincy" i „Vincennes" straszliwie rozstrzelane zatonęły o pół do trzeciej rano, tj. w godzinę po rozpoczęciu bitwy. „Astoria" utrzymywała się z trudem na wodzie i zatonęła dopiero w południe.

Po stronie japońskiej uszkodzony był krążownik „Chokai", który wyszedł z linii, wskutek czego zespół japoński zdezorganizował się, toteż zabrakło już czasu na rozprawienie się z transportowcami adm. Turnera i trzecią grupą krążowników ((australijski „Hobart" i amerykański „San Juan"), patrolującą dalej na wschód. Dowódca japoński nie chciał wystawiać swoich okrętów na groźbę dziennych ataków amerykańskich bombowców nurkowych, poza tym nie rozporządzał już torpedami.

W drodze powrotnej Japończycy stracili krążownik „Kako" storpedowany przez amerykański okręt podwodny S-44.

Wschodnie Salomony

W dwa tygodnie później (23—25 sierpnia), gdy Japończycy usiłowali bezskutecznie odbić „pole Hendersona" doszło do nowego starcia, zwanego bitwą u wschodnich Salomonów.

19.VIII wyszedł z Rabaul konwój japoński złożony z 5 statków, ochraniany przez lekkie okręty wojenne. Siły ubezpieczające, oddalone o ok. 100 mil składały się z 2 ciężkich i 1 lekkiego lotniskowca, 3 pancerników i 12 krążowników. Dwie grupy amerykańskie (tzw. Task Force) liczyły w sumie 2 lotniskowce, pancernik „North Carolina" (nowo zbudowany), 4 krążowniki i 11 niszczycieli.

Japończycy posuwali się na północ od Salomonów. Tam też zostali dostrzeżeni przez samoloty rozpoznawcze. Pierwsze naloty 23.VIII nie przyniosły Amerykanom żadnego efektu, natomiast następnego dnia ofiarą bombowców padł lekki lotniskowiec „Ryujo", który bardzo szybko zatonął. „Chitose" był ciężko uszkodzony. Japończycy zrewanżowali się uszkodzeniem lotniskowca „Enterprise", który został zastąpiony przez „Wasp".

Do akcji włączyły się także bombowce startujące z lotniska na Guadalcanal i latające fortece z głównej bazy amerykańskiej na Espiritu Santo. Uszkodziły one krążownik „Jintsu" i duży transportowiec oraz zatopiły niszczyciel „Mutsuki".

„Tokio – Express"

Kolejne próby dowiezienia posiłków na Guadalcanal Japończycy podjęli już w ostatnich dniach sierpnia, lecz tym razem przy użyciu niszczycieli. Zatopienie niszczyciela „Asagiri" i uszkodzenie dwóch innych przez samoloty amerykańskie zmusiło Japończyków do przejścia na rejsy nocne. Ze względu na regularność z jaką niszczyciele japońskie pojawiały się u brzegów wyspy, żołnierze amerykańscy nazwali je — na poły żartobliwie, na poły z rozgoryczeniem — „Tokio-Express".

Napięcie nie maleje

Mimo że we wrześniu nie było większych bitew morskich, to jednak sytuacja była nadal niesłychanie trudna; japońskie okręty podwodne pojawiły się w większej ilości na tym teatrze działań, dając bardzo wyraźnie znać o swojej obecności.

Już 31 sierpnia został uszkodzony lotniskowiec „Saratoga", który powędrował na trzymiesięczny remont. Szczególnie feralnym dniem dla Amerykanów był 15 września. Okręty podwodne I-15 i I-19 zatopiły lotniskowiec „Wasp" i niszczyciel „O'Brien" oraz uszkodziły pancernik „North Carolina".

Niszczyciele z „Tokio-Expressu" po wyładowaniu oddziałów szukały celów dla swoich dział i torped. Takim celem stały się m. in. dwa szybkie transportowce (przerobione z niszczycieli) „Little" i „Gregory".



„Pole Hendersona" w pierwszych dniach sierpnia

Esperance

11 października eskadra japońska adm. Goto (3 krążowniki i 2 niszczyciele) miała ostrzelać nocą „pole Hendersona", a jednocześnie ubezpieczać transport posiłków dla własnych wojsk.

Samoloty amerykańskie odkryły zespół japoński na tyle wcześnie, że kontradm. Scott, dowódca amerykańskiej grupy (4 krążowniki i 5 niszczycieli) przygotował się na przyjęcie Japończyków, zaskakując ich koło przylądka Esperance, podobnie jak adm. Mikawa przed dwoma miesiącami eskadry alianckie pod Savo.

Krótko przed północą okręty amerykańskie, wyposażone teraz w lepsze radary i lepiej wyszkolone do działań w nocy, przywitały nieprzyjaciela energicznym ogniem. Krążownik „Furutaka" i niszczyciel „Fubuki" zatonęły, krążownik „Aoba" i niszczyciel „Hatsuyuki" wycofały się uszkodzone. Adm. Goto był śmiertelnie ranny.

Amerykanie stracili niszczyciel „Duncan", który znalazł się między walczącymi liniami i doznał uszkodzeń od pocisków i wrogich, i własnych okrętów. Krążownik „Boise" był uszkodzony.

Następnego ranka, gdy japońskie niszczyciele udały się na poszukiwanie rozbitków, zostały napadnięte przez samoloty amerykańskie, które posłały na dno „Murakumo" i „Natsugumo".

Santa Cruz

Wobec przedłużających się walk na Guadalcanal naczelne dowództwo japońskie postanowiło podjąć 19 października generalną ofensywę. Oddziały amerykańskie broniły się twardo. Samoloty nurkowe zatopiły 25 października krążownik „Yura".

Japończycy liczyli, że ich ofensywa przyniesie szybko rozstrzygnięcie, toteż adm. Yamamoto zgromadził potężną flotę (2 ciężkie i 2 pomocnicze lotniskowce, 4 pancerniki, 10 krążowników, 29 niszczycieli), która miała rozpocząć działania na większą skalę, gdy tylko zostanie zlikwidowane niebezpieczne lotnisko amerykańskie na Guadalcanal.

Adm. Halsey mógł w tej chwili przeciwstawić tylko dwie „Task Force" kontradmirałów Kinkaid'a i Murray'a, liczące w sumie 2 lotniskowce, nowy pancernik „South Dakota", 3 ciężkie i 3 lekkie krążowniki oraz 14 niszczycieli. Trzecia grupa złożona z pancernika, 3 krążowników i 6 niszczycieli była zbyt oddalona, aby móc wziąć udział w bitwie.

25 października flota amerykańska znajdowała się na zachód od wysp Santa Cruz. Jedną z grup japońskich odkryto o 360 mil na północny-zachód, lecz wkrótce zmieniła ona kurs, wobec czego nurkowce amerykańskie nie mogły jej odnaleźć. Następnego dnia odległość między wrogimi eskadrami wynosiła ok. 200 mil. Od rana rozpoczęły się całodzienne obustronne ataki lotnicze, w wyniku których doznały uszkodzeń lotniskowce — japońskie „Zuiho" i „Shokaku" oraz amerykański „Hornet". Bomby dosięgły także szereg innych okrętów amerykańskich, m. in. pancernik „South Dakota", lotniskowiec „Enterprise", krążownik „San Juan"; po stronie japońskiej — krążownik „Chokai". Żaden z tych okrętów jednak nie zatonął, poza „Hornetem", który ponownie trafiony bombami i torpedami o trzeciej i piątej po południu był już nie do uratowania. Załogę zdjęły niszczyciele, które otrzymały rozkaz zatopienia opuszczonego okrętu. Jednakowoż ani 16 torped, ani 400 pocisków nie zdołało pogrążyć okrętu. Zatonął on dopiero po północy, trafiony uprzednio jeszcze czterema torpedami japońskimi.

Guadalcanal

Decydujący wpływ na przebieg działań na Guadalcanal miały dwie bitwy stoczone w połowie listopada.

W pierwszej bitwie stoczonej nocą z 12 na 13 do walki z zespołem japońskim złożonym z 2 pancerników, krążownika i 11 niszczycieli wystąpiła tylko eskadra kontradm. Callaghana (2 ciężkie i 3 lekkie krążowniki, 8 niszczycieli), ponieważ ciężkie jednostki były jeszcze znacznie oddalone. Kontradm. Callaghan otrzymał właściwie niewykonalny rozkaz, chodziło jednak o to, aby za wszelką cenę nie dopuścić do ostrzelania przez pancerniki japońskie świeżo przybyłych na wyspę poprzedniego dnia oddziałów alianckich.

Bitwa była niesłychanie krwawa, a zaczęła się bardzo niepomyślnie dla Amerykanów. Już w pierwszych minutach padli obaj admirałowie — Callaghan i Scott. Wpłynęło to w dużym stopniu na chaotyczny przebieg boju. Walczono na najbliższych odległościach, z najbliższym przeciwnikiem, jaki się znalazł w polu widzenia. Z pięciu krążowników cztery były niebezpiecznie trafione; z ośmiu niszczycieli cztery („Barton", „Cushing", „Laffey", „Monssen") były stracone, trzy inne uszkodzone.

Lecz i Japończykom zadano straty. W pancernik „Hiyei" uderzyło ok. 100 pocisków — nad ranem stał on unieruchomiony i pozbawiony 3/4 głównej artylerii. Nocą zginął niszczyciel „Akatsuki", a drugi — „Yudachi" został dobity rankiem przez krążownik „Portland".

Przed południem pojawiły się samoloty amerykańskie i zrzuciły bomby na zraniony pancernik. Był to pierwszy z długiej serii nalotów, zakończonych wieczorem kompletnym zdemolowaniem okrętu i opuszczeniem go przez załogę.

W drodze powrotnej amerykański krążownik „Juneau" padł ofiarą torped okrętu podwodnego I-26. Blisko 700 marynarzy straciło życie. Tego dnia dopełnił się też los krążownika „Atlanta", uszkodzonego w bitwie nocnej. Okrętu nie udało się odholować — krótko po zmierzchu zatonął.

★

Rankiem 14 listopada rozpoznanie lotnicze dostrzegło zespół krążowników japońskich, które nocą ostrzeliwały „pole Hendersona". Startujące wielokrotnie tego dnia samoloty zatopiły krążownik „Kinugasa" oraz uszkodziły trzy inne. Dalsze naloty skierowały się na konwój złożony z 11 statków, z których siedem uległo zniszczeniu. (Pozostałe cztery statki wyrzuciły się po bitwie, nad ranem następnego dnia na brzeg koło Tassafaronga).

Trzecią grupą dostrzeżoną przez lotników była eskadra adm. Kondo (pancernik „Kirishima", 4 krążowniki i 9 niszczycieli), która miała ostrzelać stanowiska amerykańskie na wyspie.

Pancerniki „Washington" i „South Dakota", które były zbyt oddalone, aby wziąć udział w poprzedniej bitwie przed dwoma dniami, znajdowały się 14 listopada ok. 100 mil na południe od wyspy.

Krótko przed północą radary na „Washingtonie" odkryły nieprzyjaciela. Kontradm. Lee rzucił przeciwko Japończykom swoje niszczyciele. W gwałtownej bitwie z doskonale wyćwiczonym przeciwnikiem zginęły „Preston" i „Walke". Ciężko uszkodzony „Benham" zatonął nazajutrz. Japończycy w tej fazie starcia utracili niszczyciel „Ayanami".

Wkrótce po rozpoczęciu bitwy pancernik „South Dakota" znalazł się w nie lada opałach, wskutek uszkodzenia instalacji elektrycznych, które na pewien czas pozbawiło okręt radaru. Pancernik znalazł się w pewnej chwili zaledwie o 4500 metrów od jednostek japońskich. Momentalnie spadł na niego grad pocisków pancernika „Kirishima" i krążowników „Atago" i „Takao", rozbijając nadbudówki oraz jedną z wież głównej artylerii.

Szybka interwencja kontradm. Lee zmieniła jednak natychmiast obraz bitwy. Celne salwy 406-milimetrowych dział „Washingtona" rychło rozstrzygnęły los pancernika „Kirishima" — w ciągu 7 minut był to już bezwładny wrak, w kilka godzin później zatonął dobity przez własne niszczyciele.

Samotny „Washington" dał sobie doskonale radę z pozostałymi okrętami wroga. Umiejętna taktyka adm. Lee wybawiła z opresji pancernik „South Dakota", który trafiony 42 ciężkimi pociskami musiał być odesłany do kraju dla dokonania napraw.

Tassafaronga

Ostatnią w tym roku większą potyczką w rejonie Guadalcanal było nocne spotkanie (z 30 listopada na 1 grudnia), w którym wzięły udział: grupa kontradm. Wright'a (5 krążowników i 6 niszczycieli) i zespół kontradm. Tanaki (8 niszczycieli).

Amerykanie ponieśli dotkliwą porażkę, mimo iż mieli znaczną przewagę i w pierwszej chwili zaskoczyli Japończyków nagłym wyrzuceniem torped i gwałtownym ogniem artylerii, od którego zginął tylko jeden niszczyciel „Takanami". Siedem pozostałych okrętów wystrzeliło swoje torpedy znacznie celniej niż Amerykanie. Krążowniki „New Orleans", „Minneapolis", „Pensacola" i „Northampton" zostały trafione, ten ostatni tak ciężko, że po kilku godzinach zatonął. Trzy pozostałe krążowniki z trudem naprawiwszy prowizorycznie uszkodzenia wycofały się z bitwy.

Zwycięstwo japońskie niewiele już mogło pomóc oddziałom na Guadalcanal. Zaopatrywanie było niesłychanie utrudnione; „Tokio - Express" kontradm. Tanaki działał tylko w nocy i to w bardzo ograniczonym stopniu — niszczyciele wyrzucały niedaleko brzegu zasobniki z amunicją i zaopatrzeniem, holowane następnie do wyspy przez małe łodzie. Wojska japońskie topniały w walkach i od chorób, nękane ustawicznymi nalotami. Los wyspy był już przesądzony, ostatni akt rozegrał się w niedalekiej przyszłości.

pod znakiem Neptuna

AKCJA LETNIA

Tegoroczna akcja letnia „Klubu Neptuna" zmienia się w akcję wiosenną. „Janek Krasicki" przez czerwiec, lipiec i sierpień będzie pływał z uczniami i kandydatami. Na „Darze Pomorza" nie będzie niestety miejsc dla „Neptunowców" ze względu na zwiększenie liczby kandydatów. „Klub Neptuna" nie jest w stanie zorganizować we własnym zakresie kursów zapoznawczych, ale uzyskał możność włączenia „Neptunowców" do Morskiej Akcji Szkolenia (MAS) organizowanej przez harcerstwo.

LIST OTWARTY DO DYREKCJI SZKÓŁ

Redakcja „Morza" organizowała co roku w okresie wakacji rejsy morskie dla młodych Czytelników, wyróżniających się rzetelnymi zainteresowaniami morskimi, skupionych w tzw. „Klubie Neptuna".

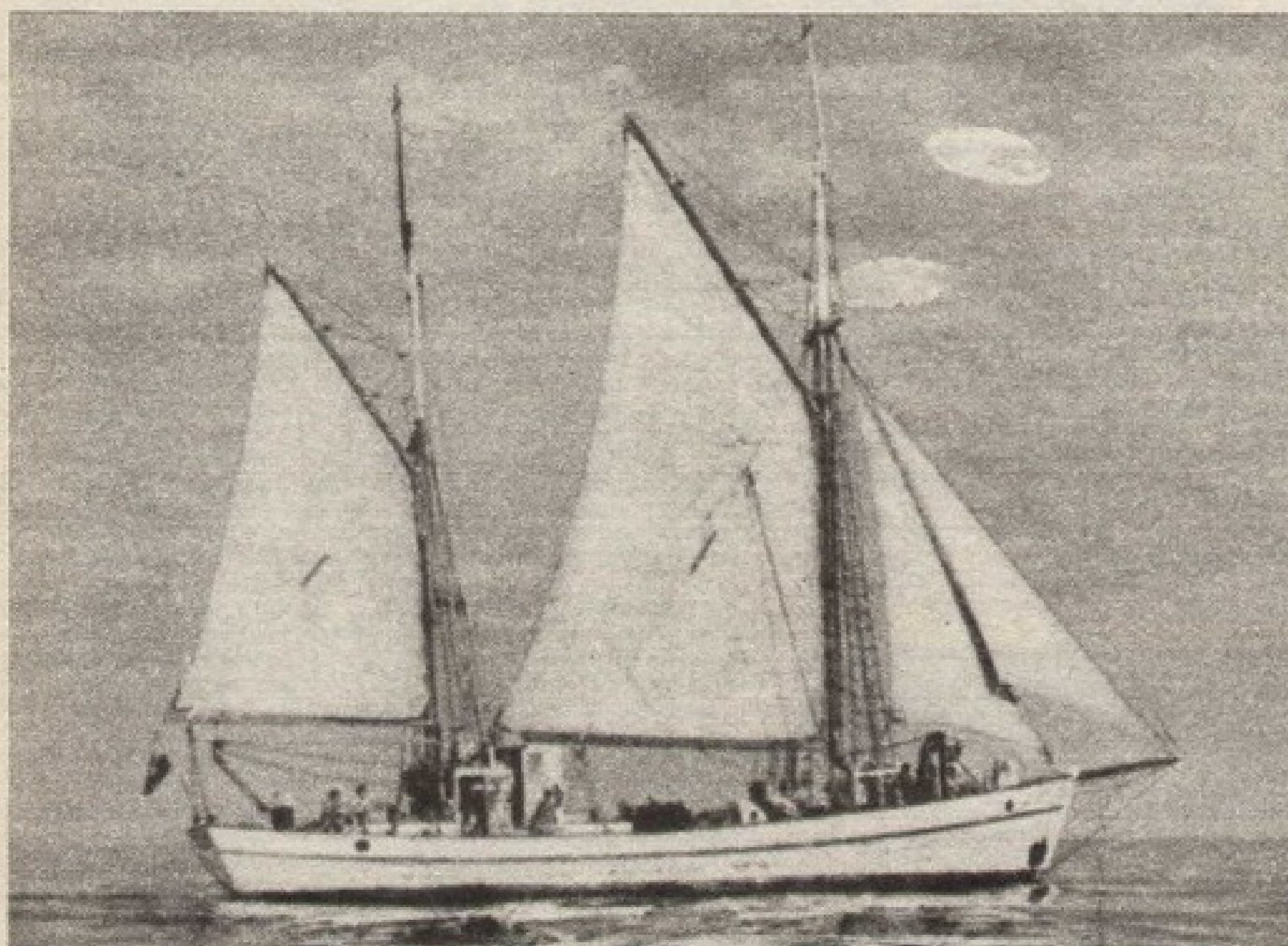
W roku bieżącym rejsy te (tygodniowe podróże po Bałtyku na statku szkolnym „Janek Krasicki" i 3-dniowe rejsy rybackie) mogą odbyć się tylko w maju podczas roku szkolnego, ale w okresie, kiedy z reguły, młodzież szkolna bierze udział w różnych wycieczkach szkolnych.

Powołując się na tę okoliczność oraz podkreślając potrzebę zbliżania młodzieży do spraw morskich, prosimy o zezwalanie uczniom — zasługującym na to ze względu na postępy w nauce — na branie udziału w rejsach i zwalnianie ich na ten czas z zajęć szkolnych.

Sądzimy, że każdy uczeń, uczestnik rejsu, powinien po powrocie z morza podzielić się wrażeniami z młodzieżą szkolną i zachęcić kolegów do zainteresowania się sprawami morskimi.

REDAKCJA „MORZA"

Nowość!!! Rejsy rybackie dla młodzieży



Każdy młody czytelnik „Morza", interesujący się zawodem rybaka morskiego może odbyć próbny rejs 3-dniowy na szkolnym kutrze Szkoły Rybołówstwa Morskiego „Henryk Rutkowski". Udział w rejsie jest bezpłatny. Zamiejscowi pokrywają koszty przejazdu do Gdyni i z powrotem. Warunkiem przyjęcia jest zgoda rodziców, zwolnienie ze szkoły na czas rejsu i dobry stan zdrowia stwierdzony przez lekarza. Podczas rejsu na „H. Rutkowskim", dużym ożaglowanym kutrze, uczestnicy rejsu, odpowiednio poinstruowani, wykonywać będą czynności załogi pokładowej i prace przy połowach. Rejsy zaczynają się co poniedziałek i czwartek. Zgłoszenia należy nadsyłać w **nieprzekraczalnym terminie do dn. 25 kwietnia** na wypełnionym starannie formularzu wyciętym z „Morza" lub przepisanym wg podanego wzoru, dołączając kopertę ze znaczkiem za 60 gr zaadresowaną do siebie. Należy liczyć się z możliwością skierowania na rejs w innym terminie niż podany na zgłoszeniu. Pierwszeństwo mają członkowie „Klubu Neptuna", zwłaszcza zespołu rybackiego, ale przyjmowani będą w miarę wolnych miejsc **wszyscy młodzi czytelnicy „Morza", uczniowie X i XI klas,** którzy zamierzają kandydować do Szkoły Rybołówstwa Morskiego w br. lub przyszłym.

Neptunowcy na „Janku Krasickim" w maju

Planujemy cztery rejsy tygodniowe dla członków „Klubu Neptuna". Koszt udziału wyniesie 200 zł plus koszty podróży do Gdyni i z powrotem. Rejsy zaczynać się będą w poniedziałki 4, 11, 18 i 25 maja, kończyć w sobotę. Przyjazd musi jednak nastąpić w niedzielę w przeddzień rozpoczęcia rejsu w celu wstępnego zaznajomienia się ze statkiem, tak aby już w poniedziałek mógł nastąpić odjazd. Trasa rejsu obejmuje jeden z portów polskich, przy pomyślnych wiatrach może to być Szczecin. Formularze zgłoszeń i bliższe szczegóły otrzymali wszyscy członkowie „Klubu Neptuna" bezpośrednio.

M. A S. obejmuje Neptunowców

MAS to skrót nazwy Morskiej Akcji Szkoleniowej, organizowanej przez harcerstwo w lipcu i sierpniu br. W programie przewidziane są m. in. rejsy na dużym statku z napędem mechanicznym, rejsy na szalupach wzdłuż brzegów Bałtyku i kursy żeglarskie. Dzięki życzliwości władz harcerskich w niektórych z tych imprez będą mogli brać udział „Neptunowcy". Szczegóły ogłosimy w następnym numerze.

NASZYM ZDANIEM

HARCERSTWO WYPROWADZI MŁODZIEŻ NA MORZE

Podając niedawno wiadomość o decyzji władz harcerskich budowania młodzieżowego żaglowca szkoleniowego „Zawisza Czarny", wyraziliśmy nadzieję, że w ten sposób harcerstwo wyprowadzi młodzież na morze. W najbliższym czasie będziemy świadkami wydarzenia, które utwierdza nas w tym przekonaniu.

W małym i skromnym, pamiętającym jednak świetną przeszłość morską Słowian Kołobrzegu, którego powrót do ojczyzny symbolizujący zarazem powrót Polski na Bałtyk okupiony został przed 14 laty hojną ofiarą krwi żołnierzy I Armii walczących u boku Armii Czerwonej, w Kołobrzegu przywróconym ostatnio do rangi portu morskiego, obsługującego mały tonaż — odbędzie się w kwietniu zjazd dawnych harcerzy morskich, w większości wychowanków „Zawiszy Czarnego".

Zjadą się kapitanowie statków, pracownicy wszystkich gałęzi gospodarki morskiej, rybacy, żeglugowcy, portowcy, stoczniowcy, naukowcy z wyższych uczelni i instytutów związanych z morzem, redaktorzy i publicyści — wszyscy oni byli kiedyś młodymi harcerzami, wszyscy, dzięki harcerstwu, z pokładów, jachtów i „Zawiszy Czarnego" zetknęli się z morzem i rozbudzili w sobie zamiłowanie, towarzyszące im od tego czasu w ciągu długich lat rzetelnej pracy, związanej z morzem.

Zjazd poweźmie prawdopodobnie uchwałę o włączeniu się wszystkich dawnych harcerzy do pracy instruktorskiej nad wychowaniem morskim młodzieży i szerzeniem kultury morskiej.

O poważnym znaczeniu zjazdu świadczy zapowiadany udział w nim przedstawicieli Partii, resortów, Marynarki Wojennej, organizacji społecznych, przede wszystkim LPŻ.

Czy wydarzenie to powinno obchodzić młodzież nieharcerską?

Odpowiedź jest jednoznaczna. Wynika ona zresztą z notatki obok, informującej o objęciu młodzieży z „Klubu Neptuna" morską akcją szkoleniową ZHP i udostępnienia przez to młodzieży nieharcerskiej udziału w interesujących imprezach morskich. Jest to zgodne z dawną tradycją ZHP w zakresie wychowania morskiego. Z wielkiej masy młodzieży, która przeszła przez pokład „Zawiszy Czarnego" zaledwie 40% stanowili harcerze — reszta to była młodzież spoza ZHP, garnąca się do morza, skupiona w ówczesnych kołach szkolnych Ligi Morskiej.

ZGŁOSZENIA NA 3-DNIOWY REJS RYBACKI

zaczynający się 4, 7, 11, 14, 18, 21, 25 maja
(wybrany termin podkreślić)

. . . .
imię i nazwisko

. . . .
adres

. . . .
data urodzenia szkoła, klasa

Proszę o przyjęcie na 3-dniowy rejs na kutrze szkolnym „H. Rutkowski" i zobowiązuję się do ścisłego przestrzegania regulaminu.

. . . .
data podpis

ZEZWOLENIE RODZICÓW LUB OPIEKUNÓW

Zezwalamy synowi . . . . na udział w 3-dniowym rejsie rybackim.

. . . .
data podpis

ZAŚWIADCZENIE LEKARSKIE

Uczeń . . . . jest zdrowy i zdolny do odbycia trzydniowego rejsu na kutrze rybackim.

. . . .
data podpis i pieczątka lekarza

ZWOLNIENIE ZE SZKOŁY

Dyrekcja szkoły zwalnia ucznia . . . . z zajęć szkolnych w celu wzięcia udziału w 3-dniowym rejsie rybackim.

. . . .
data podpis dyrektora i pieczęć szkoły

PORTO-RICO

Migawki z lądów i mórz

NAPISAŁ CZESŁAW KAZUBEK



Turyści na Porto Rico nie mogą narzekać na brak pięknych zakątków do zwiedzania

W San Juan mówi się po hiszpańsku. Portorykańczycy nie lubią Yankesów i dlatego po angielsku mówią niechętnie i to tylko w urzędach i większych sklepach. Na ruchliwych ulicach miasta można spotkać wszystkie odcienie kolorów skóry ludzkiej. Wydaje się, iż wszystkie rasy ludzkie współżyją tu z sobą zgodnie. Oczywiście to tylko pozory.

W porcie ruch ożywiony. Jest połowa grudnia, kupcy przygotowują się do świąt Bożego Narodzenia. Za nami stoi norweski statek z ładunkiem choinek. Ruch przy nim gorączkowy, bowiem choinki trzeba na czas rozwieźć nie tylko w głąb Porto Rico, ale i na sąsiednie wyspy. Obok czekają już na ten ładunek: niezbyt piękna „Venus" pod banderą Republiki Dominikańskiej, nowoczesny motorowiec kubański i maleńka „Mary". „Mary" nie ma podniesionej bandery, ale pod nazwą statku odnajduję litery V.I., co znaczy Virgin Islands — Wyspy Dziewicze.

To bardzo dziwne wyspy. Jest ich kilkaset rozsianych gęsto na południowy-wschód od Porto Rico, pośród raf i występów koralowych. W labiryncie tych wysp najlepszy marynarz może stracić głowę. Wyspami podzielili się Anglicy, Francuzi, Holendrzy i Amerykanie. Na kilku wyspach panuje niepodzielnie język duński, a osady i miasteczka wyglądają tak jakby żywcem przeniesiono je z Półwyspu Jutlandzkiego. Te właśnie wyspy kupili od Duńczyków Amerykanie. Samochód jadący drogą po St. Martin w połowie podróżuje po terytorium administrowanym przez Holendrów, a w połowie przez ziemię Francuzów. Z lewej strony kupuje się benzynę za franki, a z prawej za guldeny lub odwrotnie. W ogóle dziwności tu co niemiara, ale wróćmy do „Mary".

Jest jednomasztowym żaglowcem trochę większym od bałtyckiego kutra rybackiego. Brązowy, poplamiony żagiel zwisa fałdami z bezwładnie spuszczonego gafla. Na dziobie krzepka Murzynka w czerwonej przewiewnej sukni gotuje dla załogi obiad w jednym garnku zawieszonym na trójnogu nad ogniskiem. Jak na biwaku w lesie. Dziw, że drewniany stateczek od tego się nie zapali. Na rufie, opierając się o tęgi rumpel, siedzi w kokpicie kapitan. Po kolorze skóry łatwo poznać, że jest Indianinem. Twarz dziobata, nalana. Czarne oczka ruchliwe i świdrujące. Załoga w liczbie trzech zlanych potem Murzynów mozoli się nad wyładunkiem żelaznego złomu. Kapitan pokrzykiwaniem popędza ludzi. Jemu upalne słońce nie szkodzi.

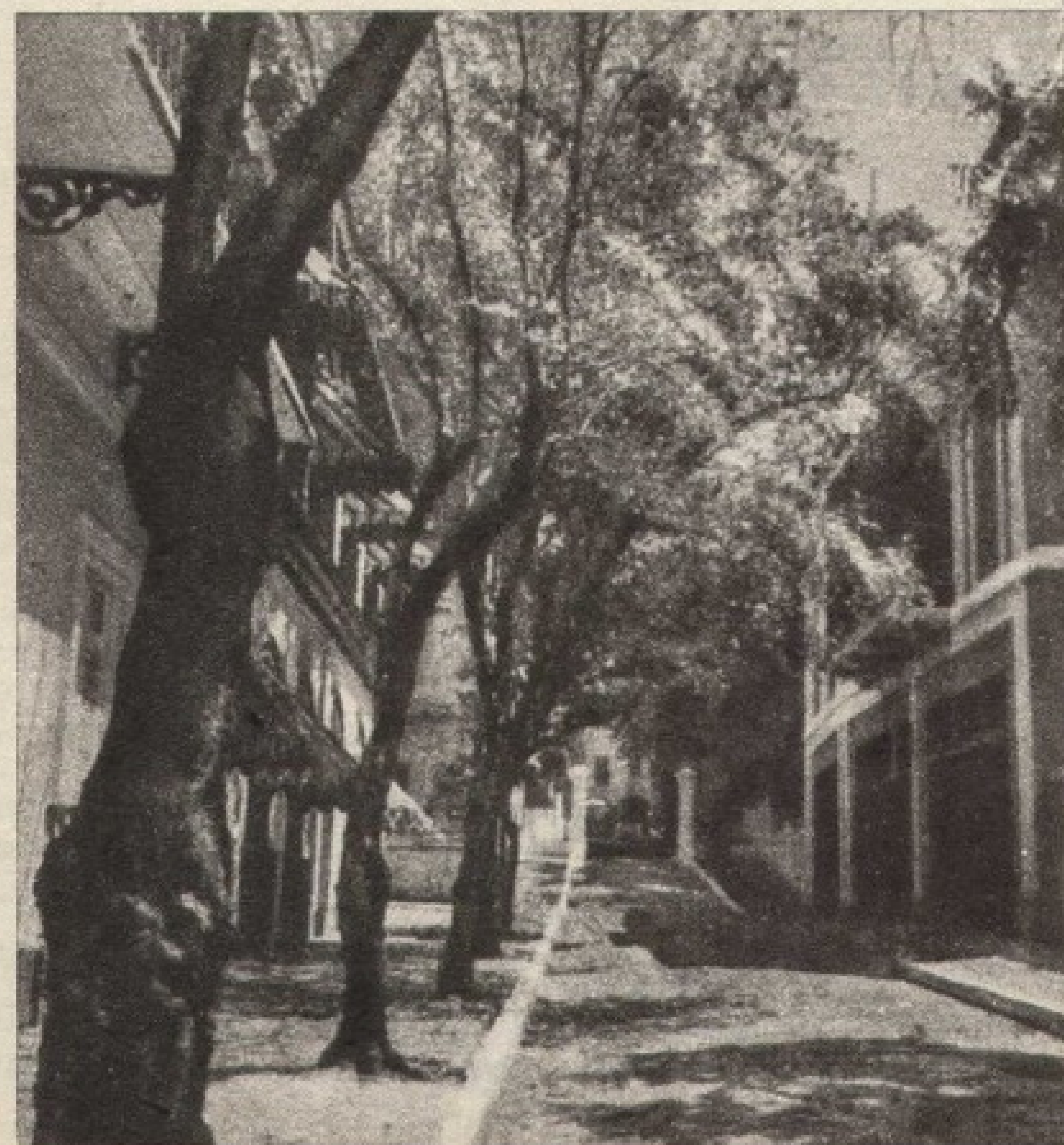


Zostawiam egzotyczną „Mary" i idę do najbliższego baru ochłodzić się Coca-Colą.

*

Przeludnione Porto Rico przeżywa teraz okres prosperity. Wielkie, amerykańskie zakłady przemysłowe mają na wyspie swoje filie, skąd wyprodukowane towary, bez żadnych opłat celnych, idą na rynek USA. Rzecz się kalkuluje, bo portorykański robotnik jest znacznie tańszy od amerykańskiego. Ze względu właśnie na zarobki, wielu mieszkańców wyspy pragnie wyjechać do Stanów Zjednoczonych, a ponieważ są to w większości ludzie kolorowi, rząd USA broni im dostępu wszelkimi sposobami. Na tym tle jest dużo jeszcze zadrażnień między obu krajami. Jak zwykle, racje silniejszego zwyciężają.

W San Juan ma swój luksusowy hotel światowy koncern Hiltona, gdzie za drogie pieniądze można nie tylko wygodnie mieszkać, ale i odpowiednio do stanu kiesy zabawić się. W sezonie, to jest od grudnia do marca, ruch turystyczny w mieście i na wyspie jest ogromny. Co parę minut, dniem i nocą, lądują i startują pasażerskie samoloty z Ameryki i Europy. Na małym lotnisku położonym w środku portu nie mniejszy ruch różnobarwnych awionetek prywatnych z Florydy. Czym kto może leci do San Juan. Mimo tropikalnego słońca, zimowy klimat Porto Rico jest bardzo przyjemny. Pod ciągle pogodnym niebem atlantycki passat nieprzerwanie wentyluje wszelkie zaduchy i skwary przynosząc z sobą strumień rześkiego powietrza z oceanu. Żyć i nie umierać — jeśli ma się za co.



Wąska uliczka w starym San Juan

Plaża w San Juan warta jest dobrego kostiumu kąpielowego. Plażowe obieżyświaty klasyfikują plaże zachodniej półkuli według następującej kolejności: pierwsze miejsce — Hawaje, drugie — Miami, trzecie — San Juan. Jako niefachowiec mogę jedynie stwierdzić, że plaża jest rzeczywiście śliczna.

Rzeczą godną najbliższego poznania jest też portorykański rum, a w szczególności Baccardi. Dopiero w tym wydaniu można rum nazwać trunkiem naprawdę szlachetnym. Zmieszany w odpowiedniej proporcji z Coca-Colą nazywa się Cuba Libre i w tym stanie lekko się pije pod każdą szerokością geograficzną.

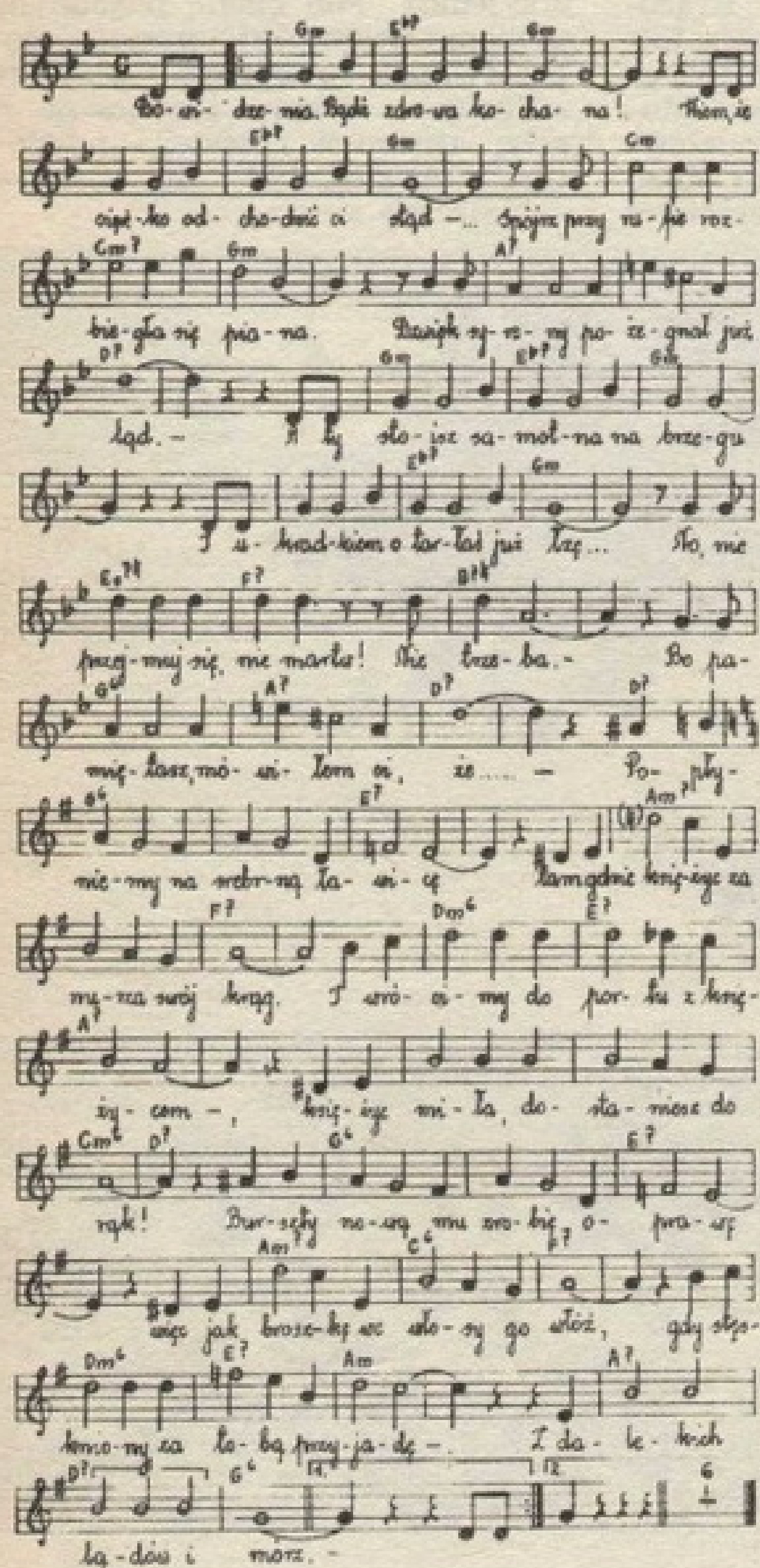
*

Gdy wracam z miasta „Mary" już jest załadowana po brzegi choinkami. Kapitan zamiast rumpla trzyma w objęciach Murzynkę, która gotowała obiad. Ten poufały stosunek kapitana do załogi niczego dobrego nie wróży. „Mary" bądź ostrożna.

Piosenka z repertuaru Wrocławskiego Kwintetu Rytmicznego P. R.

Popłyniemy na srebrną ławicę

Muzyka: KRYSPIN BARBA
Słowa: WŁODZIMIERZ ŚCISŁOWSKI



Do widzenia! Bądź zdrowa, kochana!
Wiem, że ciężko odchodzić ci stąd...
Spójrz, przy rufie rozbiegła się piana,
Dźwięk syreny pożegnał już ląd.
A ty stoisz samotna na brzegu
I ukradkiem otarłaś już łzę...
No, — nie przejmuj się, nie martw! Nie trzeba...
Bo — pamiętasz, mówiłem ci, że...

REFREN:

Popłyniemy na srebrną ławicę,
Tam, gdzie księżyc zanurza swój krąg
I wrócimy do portu z księżycem —
Księżyc — miła, dostaniesz do rąk!
Bursztynową mu zrobię oprawę —
Więc jak broszkę we włosy go włóż,
Gdy stęskniony za tobą przyjadę
Z dalekich lądów i mórz.

Sieci swoje zarzucę szczęśliwie,
Gdy pożegna mnie ręki twej gest.
Twemu szczęściu się nawet nie dziwię...
Gdzie ty jesteś — tam szczęście też jest.
Do widzenia! I dobrej bądź myśli!
Pocałunków przesyłam ci sto...
A ty szybko, najszybciej list przyślij,
Tylko znaczek niech srebrny ma, bo...

REFREN:

Popłyniemy na srebrną ławicę itd.

DONAT CZEREWACZ

Żagle na morze

Chyba nikt jeszcze w Polsce nie spopularyzował spraw żeglarstwa tak szeroko, jak to uczynili dwaj śmiali żeglarze Jerzy Tarasiewicz i Janusz Misiewicz oraz ich wysłużona szalupa „Chatka Puchatków". Cóż, i naszemu społeczeństwu nieobojętne są emocje „wielkiej przygody", a zaprawione jeszcze dreszczykiem niepewności o losy bohaterów potrafiły przez kilka dni trzymać w napięciu słuchaczy przy radiowych głośnikach i czytelników prasy.

Osobiście — przyznaję to otwarcie — bardziej śledziłem to larum wokół spraw żeglarstwa, niż perypetie „puchatkowych" podróżników. Było, nie było — myślałem — ale poprzez temat „Chatki Puchatków" dyskusja strawersować musi i na bardziej ogólne sprawy żeglarstwa w Polsce.

Trochę się zawiodłem. „Puchatkowie" jeszcze płyną, tu i ówdzie na ten temat ukazuje się nawet mniejsza lub większa wzmianka, ale o problemach rozwoju jachtingu w Polsce, jakoś nie bardzo głośno. Pocieszam się jednak — sezon nawigacyjny tuż, tuż, może znów któryś z jachtów znajdzie się w niebezpieczeństwie. Będzie sensacja, że aż ha! Wszyscy więc zaczną znowu dyskutować i nareszcie może z takiej dyskusji wykluje się coś pozytywnego i dla całego polskiego żeglarstwa

Nie ma jednak co się łudzić. Nie raz i nie dwa załogi polskich jachtów znajdowały się zapewne w nie mniejszych perypetiach niż „Chatka Puchatków". Ot, weźmy chociażby kronikę większych awarii w ubiegłym sezonie. Jacht „Saturn" pod uderzeniami wichru stracił dwukrotnie maszty. Podobna historia przydarzyła się „Merkuremu" i „Swantewidowi"; „Arkona" zawisła na skałach w Sundzie; sztorm wpędził jacht „Szkwał" na mieliznę u wybrzeży Holandii; na „Tajfunie" jeden z członków załogi zginął śmiercią żeglarza...

Te i inne przygody to przecie codzienny żeglarski chleb. Bo sport ten, to nie tylko białe żagle sunące leniwie pod miękkimi podmuchami wiatru, które ogląda się z mola lub rozgrzanego słońcem piasku plaży. — Wtedy, kiedy sztorm gwiżdże w wantach, a wzburzona fala łomoce o pokład, nie ma w pobliżu widzów.

Czy to jest wyczyn? — Chyba jak najbardziej, chociaż nie mierzy się go w metrach czy sekundach rekordów.

Czy to jest szkoła wychowania? — Jak najlepsza! I to nie tylko dla tych młodych, dla których żeglarstwo stanowi preludium do późniejszej pracy zawodowej przy uprawie polskiego morza, ale i dla wszystkich innych, którzy w żeglarstwie nauczą się wiedzy morskiej, dyscypliny, koleżeństwa i odwagi.

W redakcji „Trybuny Ludu" odbyła się w lutym konferencja poświęcona sprawom rozwoju żeglarstwa morskiego (chwała „Chatce Puchatków"). Poseł Bierzanek, zabierając głos w dyskusji powiedział ni mniej ni więcej tylko, że naturalną bazą, z której czerpie gospodarka morska i wodna jest żeglarstwo. Ba, poseł Bierzanek poszedł nawet dalej w swej wypowiedzi stwierdzając, że to, że mieliśmy tę bazę, przyczyniło się w znacznym stopniu do stosunkowo szybkiego odbudowania naszej floty i naszego przemysłu okrętowego. Również praca tych dwóch gałęzi gospodarki morskiej, ekonomiczna i wydajna — zdaniem posła — jest po części wynikiem ludzi w morzu zakochanych — wyrosłych z żeglarstwa.

„Obecny nadmiar oficerów i marynarzy jest przejściowy — wtórował przedstawiciel Ministerstwa Żeglugi. — Nasza flota, nasza gospodarka morska i wodna, potrzebować będą stale młodych kadr. Teraz wchodzą w żeglarstwo chłopcy, którzy w 1965 r. pływać będą jako młodzi marynarze i oficerowie w rozbudowującej się flocie".

Do tych wypowiedzi można by dodać jeszcze wiele, ale nic odjąć. W rozwoju żeglarstwa zainteresowane są więc nie tylko władze sportowe, ale i inne resorty. Jeśli zaś są zainteresowane, to może razem z GKKF zechcą również partycypować w jego finansowaniu? Żeglarstwo ma pełne prawo, aby nad jego rozwojem pracowali wszyscy ci, dla których perspektywa przekształcenia naszego kraju w państwo morskie nie jest frazesem.

Dotychczas jednak na większe poparcie mógł liczyć w Polsce „romantyk", który w swej gorącej głowie zrodził projekt jakiejś „tratwianej" czy „baliowej" eskapady, niż żeglarski klub. Znajdowali się protektorzy, często nie bardzo fachowi, za to zasobni w „środki", którzy w myśl dewizy, że „i Polacy nie gęsi i swego Heyerdahla mają", gotowi byli zawsze taką inicjatywę poprzeć. Gdyby chociaż poradzono się specjalistów, powiedzmy Polskiego Związku Żeglarskiego, ale skąd! Przecież żeglarstwo to taka łatwa rzecz!

Potem taka „tratewka" gniła sobie grzecznie gdzieś w porcie zagranicznym i nie wiadomo było co z nią zrobić. A przecież pieniążki, które taka ekstrawagancja kosztuje, z o ile większym pożytkiem można by wykorzystać na prawdziwie żeglarskie szkolenie.

Przypominam sobie sprzed roku czy dwóch lat ogłoszenie w prasie, w którym wydział jednej z polskich uczelni poszukiwał żeglarza w stopniu jachtowego kapitana morskiego, dla poprowadzenia jachtu na wyprawę oceaniczną. Załogę tej jednostki mieli stanowić młodzi naukowcy. Czy żeglarze? — Raczej wątpię, bo gdyby tak było, to wśród akademików-jachtsmenów znaleziono by, bez uciekania się do prasowego ogłoszenia, niejednego kandydata o odpowiednich kwalifikacjach. Ale przecież taka oceaniczna eskapada to prawie to samo, co wycieczka samochodem do Grójca. — Wystarczy dobry szofer!

Z tych króciutkich obrazków wypływa wniosek, że brak w Polsce instytucji, która kierowałaby całokształtem spraw żeglarskich, mądrze opiniowała i decydowała.

Jeszcze tak niedawno — również na łamach „Morza" — i ja biłem się o to, aby otworzyć polskim żeglarzom drogę na szerokie morza, aby polska bandera sportowa nie znikła z morskich przestrzeni. Byłem jednak przekonany, że gestia wszystkich morskich i oceanicznych wypraw spoczywać będzie we właściwych rękach i skończymy z działalnością „każdy sobie rzepkę skrobie".

Ciekawa okazała się również „geografia polityczna" rejsów morskich w ubiegłych dwóch sezonach. Okazuje się, że rejsy stażowe odbywać można tylko do portów Anglii, Belgii, Danii, Szwecji et cetera — porty NRD czy ZSRR raczej do tych celów się nie nadają. Czy przed zbliżającym się sezonem nawigacyjnym nie należałoby oddać do naprawy tej rejsowej busoli?

Przed kilku laty żeglarze LPŻ w drodze wymiany wyjeżdżali do swych kolegów w Bułgarii i żeglowali pięknie po Czarnym Morzu. Dziś brzmi to jak bajka, a idea była piękna i warto ją nie tylko wskrzesić, ale poszerzyć.

W tym roku żeglarstwo polskie obchodzić będzie XXXV-lecie swego istnienia. Wprawdzie najstarszy polski klub żeglarski narodził się w Chojnicach w 1921 r., ale pierwsza ogólnopolska organizacja jachtsmenów — Polski Związek Żeglarski — powstała dopiero w 1924 r. Jednym z jej założycieli był doskonały żeglarz, taternik i świetny wychowawca młodzieży, gen. Mariusz Zaruski.

Do 1939 r. w PZŻ zarejestrowane było około 40 klubów żeglarskich, skupiających blisko 3 000 członków i dysponujących flotyllą ca 500 jachtów. Porównajmy te cyfry ze stanem obecnym.

Dziś po szczęśliwym przebrnięciu przez lata, specjalnie dla żeglarstwa morskiego chude i ciężkie, bilans na XXXV-lecie PZŻ przedstawia się następująco:

Około 230 klubów, 10 tys. zarejestrowanych członków — w tym 6 tys. posiadających stopnie żeglarskie (do tych cyfr trzeba dodać przynajmniej drugie tyle żeglarzy-wolontariuszy), 150 jachtowych kapitanów morskich, 350 instruktorów. Tabor sprzętu zamyka się w następujących liczbach: 2 tysiące jednostek mieczowych i około 120 jachtów kilowych.

Z bilansu tego wynika, że żeglarstwo polskie nie nabrało jeszcze cech sportu masowego, ale bez wątpienia znajduje się na drodze rozwoju. Ale w tym rozwoju trzeba naprawdę sportowi żeglarskiemu wydatnie dopomóc i — co nie mniej ważne — mądrze, ze specjalnym uwzględnieniem zagadnień żeglarstwa morskiego, pokierować.

Donat Czerewacz



...Ile wynosił przyrost światowej floty handlowej w 1958 r.?

W związku z dużą produkcją stoczniową światowa flota handlowa zwiększyła się w 1958 r. o 7 680 590 BRT (11 530 020 tdw), to jest z 107 727 325 BRT w dniu 1 stycznia 1958 r. do 115 407 915 BRT w dniu 1 stycznia 1959 r. W tonach nośności stan światowej floty handlowej z początkiem i w końcu 1958 r. wynosił odpowiednio 152 723 001 tdw i 164 253 021 tdw.

...Ile wynosi tonaż największych flot świata?

Z początkiem 1959 r. stan największych flot handlowych przedstawiał się następująco: Stany Zjednoczone: 3 032 statki, 22 975 613 BRT i 33 115 909 tdw; W. Brytania: 3 163 statki, 19 279 774 BRT i 25 184 201 tdw; Liberia: 1 042 statki, 11 337 428 BRT i 17 870 314 tdw; Norwegia: 1 516 statków, 9 723 587 BRT i 14 519 908 tdw; Japonia: 1 462 statki, 5 627 399 BRT i 8 303 720 tdw. Dalsze miejsca zajmowały: Włochy (5 mln BRT), Panama (4,6 mln BRT), Holandia (4,5 mln BRT), NRF (4,3 mln BRT) i Francja (4,2 mln BRT).

...Ile państw posiada floty handlowe?

Z początkiem 1959 r. statystyki światowe wykazywały 72 państwa posiadające floty handlowe. 10 największych flot wymieniliśmy powyżej. Natomiast najmniejszy tonaż posiadają (w nawiasach pojemność w BRT): Libia (1 051), Paragwaj (2 516), Monaco (3 721), Abisynia (4 122) i Jemen (4 214).

...Ile statków było „bezrobotnych?

Od kilkunastu już lat stoi bezczynnie w portach amerykańskich kilka tysięcy statków o łącznej pojemności ok. 15 mln BRT (tzw. flota rezerwowa). Ponadto w 1958 r. wycofywano coraz więcej statków z eksploatacji z powodu braku zatrudnienia. Z początkiem 1958 r. ten tonaż „bezrobotny" wynosił 1 886 tys. BRT, w lipcu 1958 r. — 7 892 tys. BRT, a z początkiem 1959 r. — 7 376 tys. BRT. Najwięcej tonażu „na sznurku" miała z początkiem br. Liberia (1 965 tys. BRT), W. Brytania (1 110 tys. BRT), i Panama (1 029 tys. BRT).

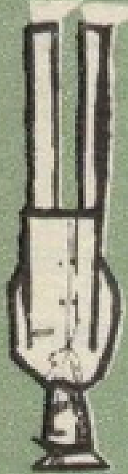
...Ile statków liczy cała światowa flota handlowa?

Uwzględniając wszystkie statki o pojemności powyżej 100 BRT służące celom handlowym, a więc również statki rybackie, pomocnicze itp., stan światowej floty handlowej z początkiem 1959 r. wynosił 37 222 statki o łącznej pojemności prawie 122 mln BRT. Z tego na statki transportowe przypadało 116 mln BRT (26 127 statków), na statki rybackie — 2,3 mln BRT (5 366 statków), na holowniki itp. — 884 tys. BRT (2 908 statków).

Znaleziono na: www.magemar.com.pl




Nieporozumienie



Dokończenie ze strony 8

Już kilkakrotnie starałem się o przeniesienie, byle jakoś uciec od tego drania. Bo cóż u licha, mamy wspólnego: ja — drugi radiotelegrafista i on — nawigacyjny oficer. Sama logika wskazuje, że każdy musi zamieszkiwać najbliżej swego warsztatu pracy. Tymczasem radiokabina mieści się na górze, a ja śpię na dole.

Nie mogę po prostu znieść widoku tego Kucy i uczucia nasze są prawdopodobnie wzajemne. Szczególnie drażni mnie jego karierowiczowska, bezkręgosłupowa natura. Byle zwierzchnik, a już przed nim się płaszczy. Przed starym skacze jak błazen; zapałki mu do papierosa podsuwa. Chudy jak szczapa, a piwskiem zalewa się w każdym porcie. Po domach publicznych się szwenda, udając świętoszka. Chodząca obłuda. Ze wstrętem podaję mu dłoń. Mój Boże! Oby nas los rozłączył!

— — — — — — — — — — — — — — — —

Kiermaszek wciąż udaje bohatera. Z fanfaronadą opowiada historie o tonących statkach, jak gdyby wszędzie był osobiście. Dzieci ratował, kobietom pierwszeństwo oddawał, a sam z hymnem narodowym na ustach tonął na pokładzie.

Czyżby on naprawdę był aż tak głupi i myślał, że mu ktokolwiek uwierzy. Od pewnego czasu mam poważne powody do podejrzeń, że ten zimny drań chodzi do starego z różnymi donosami na mnie. To intrygant pierwszej klasy. Jestem przekonany, że wszystkie złe opinie o mej osobie w pierwszej linii od niego właśnie pochodzą.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Porucznika Kucę nagła krew zalewa, gdy patrzy na moje krzyże. Aż mu się oczy świecą z nienawiści i zazdrości. Widzę to i na złość staram się jak najczęściej je wkładać. Siedział biedula u mamusi pod spódnicą i drżał ze strachu, kiedy porządni ludzie karku swego nadstawiali. Maminsynek. Żółtodziób sakramencki! Widzicie go? Podobno intryguje przed kapitanem na mnie. Podobno szepcze staremu, że się na radio nie znam i tylko przez protekcję mnie linia toleruje. Mówi, że nie potrafię nawet latarką sygnalizować. Ja mu pokażę latarkę!

— — — — — — — — — — — — — — — —

Kiermaszek kupił sobie w ostatnim porcie sprężynę do gimnastyki. Pokazał ją dzisiaj z dumą przy stole. Myślałem, że pęknę ze śmiechu. Zauważyłem głośno, że nie potrafi sprężyny tej napiąć, bo mu brzuch na to nie pozwoli. Był wściekły, ale milczał. Zdaje się, że Kiermaszek intryguje już przeciwko mnie na całego. Popsuł stosunki pomiędzy mną a Jurkiem. Jurek zawsze taki serdeczny i szczery dla mnie, odsunął się teraz i ochłódł. Nie wiem jak tego łajdaka utemperować. Albo zejdę ze statku, albo zmuszę go do tego. Pora już raz skończyć tę całą komedię.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Już nie mam wątpliwości. Kuca łazi wciąż do starego z donosami na mnie. Widzę go codziennie jak wychodzi stamtąd. Minę ma wówczas niby przyłapany na gorącym uczynku lis. Stara się o czymś zagadywać. Oczy mu latają jak u żbika. Obrzydliwa kreatura.

Któregoś dnia spytałem wręcz pierwszego oficera jak on może znieść towarzystwo takiego kretyna, jakim jest Kuca. Odpowiedział mi na to: — Cóż z tego, że głupi, jego głupota rozbraja. Myśli, że jest filozofem i wielkim psychologiem. Niechże mu z tym będzie na zdrowie. Mnie to nic a nic nie przeszkadza. Czasem nawet dobrze się z nim gada. Ma świeże i oryginalne powiedzonka.

Kuca jest hipochondrykiem, a ja właśnie takich nie znoszę. Zawsze zgryziony i ma minę, jakby mu stale coś pod nosem śmierdziało. Nie może mi dorównać mojego humoru i uśmiechu.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Nareszcie wiem na pewno skąd się biorą te wszystkie plotki o rzekomym zwolnieniu mnie ze statku. Mówił mi o tym pod sekretem pierwszy. Mają mnie podobno przenieść na jakiś gorszy tramp. Powód jasny: Kiermaszek ma w biurze naszej linii w Londynie przyjaciela. Dobrze przynajmniej, że wiem, czyja to robótka. Niech tylko złapię na to dowody.

Że też bywają na świecie podobne świnie!

— — — — — — — — — — — — — — — —

Od kilku lat zachodzę w głowę, co może być powodem opóźnienia mojego stażu. Siedem lat pływam jako telegrafista, mam pełne kwalifikacje, pracuję jak wół, wszyscy z pracy mojej są zadowoleni i wciąż jakoś tkwię jako drugi radiotelegrafista. Wciąż mi staje coś na drodze. Dziś nagle tajemnica się wyjaśniła. Oto powiedziano mi pod sekretem, że porucznik Kuca ma kuzynkę w głównym biurze linii w Londynie. Przez nią to dawno mi już szkodzi tylko jak może. Że też takich ludzi ziemia jeszcze nosi.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Statek nasz zatonął. Dosłownie w trzy minuty poszedł pod wodę. Łodzie ratunkowe zdążono co prawda opuścić, ale ja przybiegłem za późno. Chciałem koniecznie wyratować najpotrzebniejsze rzeczy, a wśród nich szczególnie ten mój pamiętnik. Złośliwy los chciał, że Kiermaszek również spóźnił się do szalupy i obaj trafiliśmy na jedną tratwę. Oto płyniemy we dwójkę trzeci już dzień. Czyżby nam było sądzone razem umierać?

— — — — — — — — — — — — — — — —

O Boże! — Kuca wlazł na moją tratwę. Płyniemy razem. Co za złośliwy zbieg okoliczności. A to wszystko przez ten pamiętnik. Chciałem go koniecznie wyratować. Zanim dobiegłem do kabiny już było za późno. Już trzy dni płyniemy z Kucą na tej samej tratwie. Nie przemówiliśmy do siebie ani słowa. Udaję, że go nie widzę, a on też odwraca głowę.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Swoją drogą ten Kiermaszek nie jest ani taki cham, ani taki egoista. Bez najmniejszej umowy każdy z nas pije tylko jedną

Białe mewy licznym stadem kraczą nad głowami dwóch ludzi rozpostartych na tratwie. Oni jednak tego nie widzą. Głowy mają oparte na łokciach, palce wplecione w rozczochrane, solą poklejone czupryny. Nie słyszą nic i nie widzą nic. Czytają. Z błękitnego horyzontu wyrastają tymczasem cienie fioletowych wzgórz. Płynie stamtąd monotonnym warkotem wielki rybacki kuter. Pomocniczy żagiel łopocze na wietrze. Paru ludzi na pokładzie przykłada dłonie do czoła. Już widzą. Już zmieniają kurs. Wkrótce będą przy tratwie.

Pasażerowie tratwy tymczasem stracili przytomność. Oto nagle zrywają się na klęczki i padają sobie w objęcia. Wykrzykują gardłowo nieartykułowane jakieś dźwięki, ryczą klepiąc się po ramionach i całują się nawzajem, a łzy jak groch spadają w słoną wodę. Widocznie jakiś głodowy obłęd nimi zawładnął. Wiatr zabiera stronice notatek, ale oni tego nie widzą, oni już niczego nie widzą. Stracili naprawdę przytomność i opadli nieruchomo na tratwę.

Rybacy zatrzymali motor. Podchodzą ostrożnie, żeby burtą nie uderzyć tratwy. Gotują bosaki i zderzaki. Szczęściem dzień pogodny, a ocean spokojny niby w portowej zatoce. Na tratwie leżą dwaj mężczyźni. Leżą objęci czule, a może z głodu jeden drugiego zaczął gryźć?

— Fernando?

— A czego?

— Co nam po nich. To trupy. Kłopot tylko ściągniemy na swoje głowy.

— Masz rację, lepiej ich zrzucić, a tratwa się przyda.

Hakiem bosaka Fernando chwycił za odstającą cholewkę bucika i bez pardonu ściągnął ciało do wody, za nim poszło zaraz i drugie.

Jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki, oba trupy naraz ożyły. Bezładnie trzepocząc rękami, jęły bulgotać wodą.

Pośród rybaków nie ma morderców. Wychowuje ich słońce i słony wicher. One to wypłukują ich serca z wszelkich ckliwych sentymentów i teatralnych czułostkowości, a hartują na ból, płacz i na... podłość. Rybak nazbyt dobrze zna biedę i krzywdę, dlatego sam krzywdy nikomu nie wyrządzi.

Nasapali się, namordowali Fernando z Antoniem, zanim topielców z wody wyłowili. Jak złowione tuńczyki wrzucili ich obu do luku. „Niech tam sobie poleżą, dopóki się trochę prawdziwych ryb nie nałapie. Skoro żyją, to już tak łatwo nie zemrą, a wstyd przecie wracać z połowu z niczem." Wiatr przyszedł przedwieczorną bryzą. Żagle wydęły się znowu żarłocznym brzuchem i obrzydliwy motor zamknął swoją zasmoloną pijacką gębę. Cichy syk ciętej dziobem wody mile połechtał rybackie ucho. Pierś kutra od czasu do czasu bohatersko tłucze o większe fale, a wówczas rozlega się gdzieś z głębi ni to wołanie o ratunek, ni to jęk głuchy, ni to westchnienie. To nasi topielcy odżywają na chwilę.



Gliniastą, wysuszoną na pieprz drogą, wśród oliwkowych drzew jedzie na osłach dwóch mężczyzn: Jeden gruby niby beczka, drugi cienki jak patyk.

— Tadzik, powtórz mi raz jeszcze, bo uszom własnym nie chcę wierzyć:

Więc to nieprawda, żeś mnie szkodził w linii przez jakowąś kuzynkę?

— Żadnej kuzynki nie miałem i nie mam. Natomiast ty tam kogoś masz. Mówił mi o tym starszy.

— Jeszcze raz powtórzysz podobną brednię, dostaniesz w pysk i łaskę stracisz. Swoją drogą, to kapitalna historia, żeby dwóch dorosłych i poważnych ludzi nienawidziło się wzajemnie na podstawie jakichś nieuzasadnionych podejrzeń. Geniusz chyba nie potrafił wymyślić podobnych niedorzeczności, jakie my o sobie kombinowaliśmy. Inna rzecz, że ludzie nam walnie dopomogli.

— Swoją drogą, ten pierwszy to gałgan spod ciemnej gwiazdy, wobec mnie jechał na ciebie, a wobec ciebie na mnie.

— Czegóż chcesz. To jest ŻYCIE. Czym by ludzie zajmowali się, gdyby nie było podobnych typów, jak my. No, ale nie ma złego bez dobrego. Daj bracie pyska i żyjmy w przyjaźni.

Dwa osły zetknęły się ze sobą jedwabistymi bokami, a jeźdźcy, których nogi wlokły się po ziemi, padli sobie w objęcia.

Tym razem nie była to już głodowa furia. Byli najzupełniej przytomni. Chcieli tylko dać dowód niebu i ziemi, jak słaby jest człowiek i omylny.





miarkę wody na raz, nigdy więcej niż trzy dziennie. To samo jest z sucharkami. Ustaliły się normy bez żadnego gadania. Chociaż najmniejszej nie ma nadziei na pomoc, tym niemniej jakaś tam iskierka zawsze płonie w duszy. Prowizja i woda stanowią dla nas dzisiaj największe skarby.

Przed chwilą zaszedł fakt przedziwny, którego niczym nie potrafię wytłumaczyć. Oto tropikalne słońce przeżera mózg do nieprzytomności i zapieka wargi. Nie ma się czym zasłonić, tylko Kiermaszek uratował swój nieprzemakalny płaszcz. Pierwszego dnia rozpiął go jedynie nad sobą. Dziś milcząc, przebudował całą konstrukcję tak, ażebym i ja był zasłonięty. Podziękowałem mu głosem suchym i urzędowym. Niech nie myśli, że się tak łatwo ze wszystkich swoich łajdactw wykupi.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Nie rozumiem, co się też stało temu Kucy. Zaproponował mi dziś ostatniego papierosa i ani rusz nie chciał się zgodzić na moją odmowę. W rezultacie wypaliliśmy obaj po połówce. Co prawda cały ten targ odbył się prawie na milcząco. Ot takie oficjalne... „dziękuję" i „proszę". Może ten Kuca nie jest taką świnią, jak myślałem? Ale czemużby robił te wszystkie donosy?

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Kulturalny stosunek Kiermaszka do podziału prowiantu rozbroił mnie zupełnie. Ostatnie porcje gwałtem wprost wkładał mi dzisiaj do ust. Gdyby nie te wszystkie poprzednie jego podłości, polubiłbym go nawet, a w każdym razie pojednałbym się teraz przed śmiercią. Strasznie ciężko jest umierać we dwóch na jednej tratwie, wilkiem patrząc sobie w oczy.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Piętnaście już dni spędziliśmy na tratwie. Prowizja skończyła się dawno, a woda dzisiaj. Przetrzymamy jeszcze najwyżej dwie doby. Pragnienie męczy straszliwie. Nie wiem, dlaczego postanowiłem nagle wyjawić Kucy przed śmiercią szczerze wszystko, co o nim myślałem i myślę. Niech wie, że jego podłości bezkarnie nie uszły. Jeżeli istnieje życie pozagrobowe i jakiś sąd ostateczny, niechże się teraz on boi. Bo ja jestem tuż przy nim i nie daruję.

Ach, jak ciężko jest konać z pragnienia. Język tak mi opuchł, że nie mogę wymówić słowa. Najlepiej będzie, jeżeli podsunę teraz Kucy swój pamiętnik do czytania. Niech się dowie z niego całej prawdy.

— — — — — — — — — — — — — — — — — —

Kiermaszek podsuwa mi pod nos swój pamiętnik. Widocznie już nie ma siły do dalszego pisania. A może chce tylko przed śmiercią wyspowiadać się ze swoich grzechów. Myśli pewnie, że się ja tak łatwo rozczulę. Oczy mam zaropiałe i okropnie bolą od blasku. Wargi popękały i krtań opuchła. Udaję, że nie widzę tego pamiętnika. A może nie warto być takim mściwym w momencie konania. A może jeszcze przeczytać, dopóki trochę widzę. Niechże poznam całą obłudę.

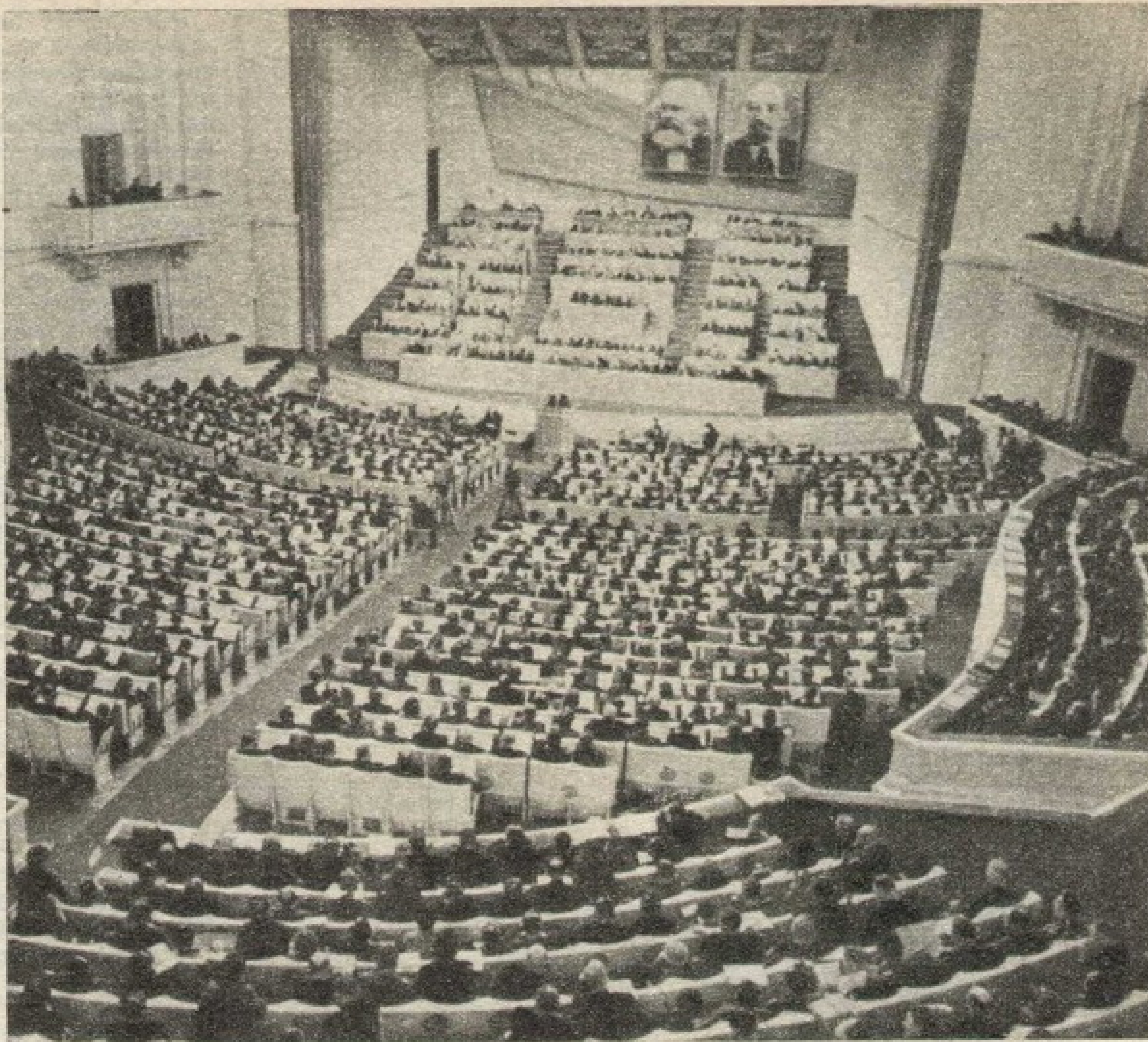


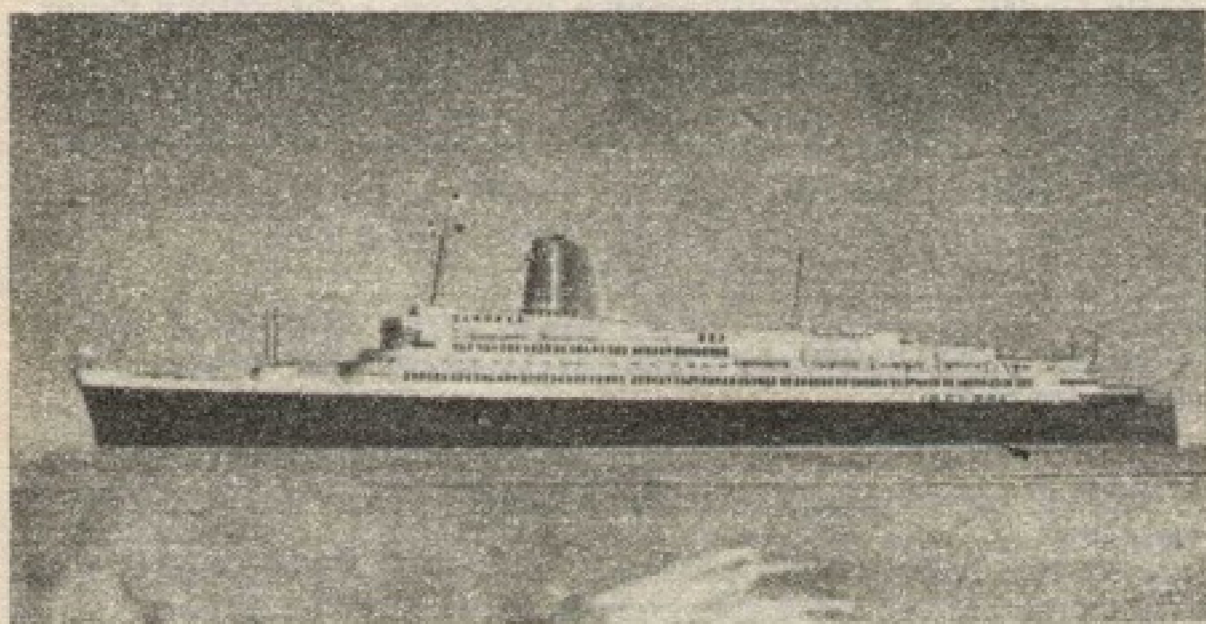
AKTUALNOŚCI

SPRAWY MORZA NA III ZJEŹDZIE PZPR

W czasie obrad III Zjazdu PZPR niejednokrotnie padały z trybuny słowa żywo obchodzące ludzi morza. W referacie Tow. Jędrychowskiego i wystąpieniach Tow. Tow. Machno, Strenka i Bąbczyńskiego podkreślone zostały gospodarcze aspekty pracy na morzu jako ważnej dziedziny umacniającej cały ekonomiczny organizm naszego kraju. Na Zjeździe mocno zarysowany został również stały i dynamiczny rozwój naszych Ziem Nadbałtyckich.

Wśród problemów zjazdowych sprawy Bałtyku wysunęły się na poczesne miejsce. Wyraz temu dawały wystąpienia nie tylko delegatów z kraju, lecz także przedstawicieli innych partii komunistycznych. Między innymi przewodniczący delegacji KP Szwecji Tow. Karl Hermansson stwierdził: „Nasze wspólne Morze Bałtyckie ma wszelkie szanse po temu, aby stać się klasycznym przykładem morza pokoju".





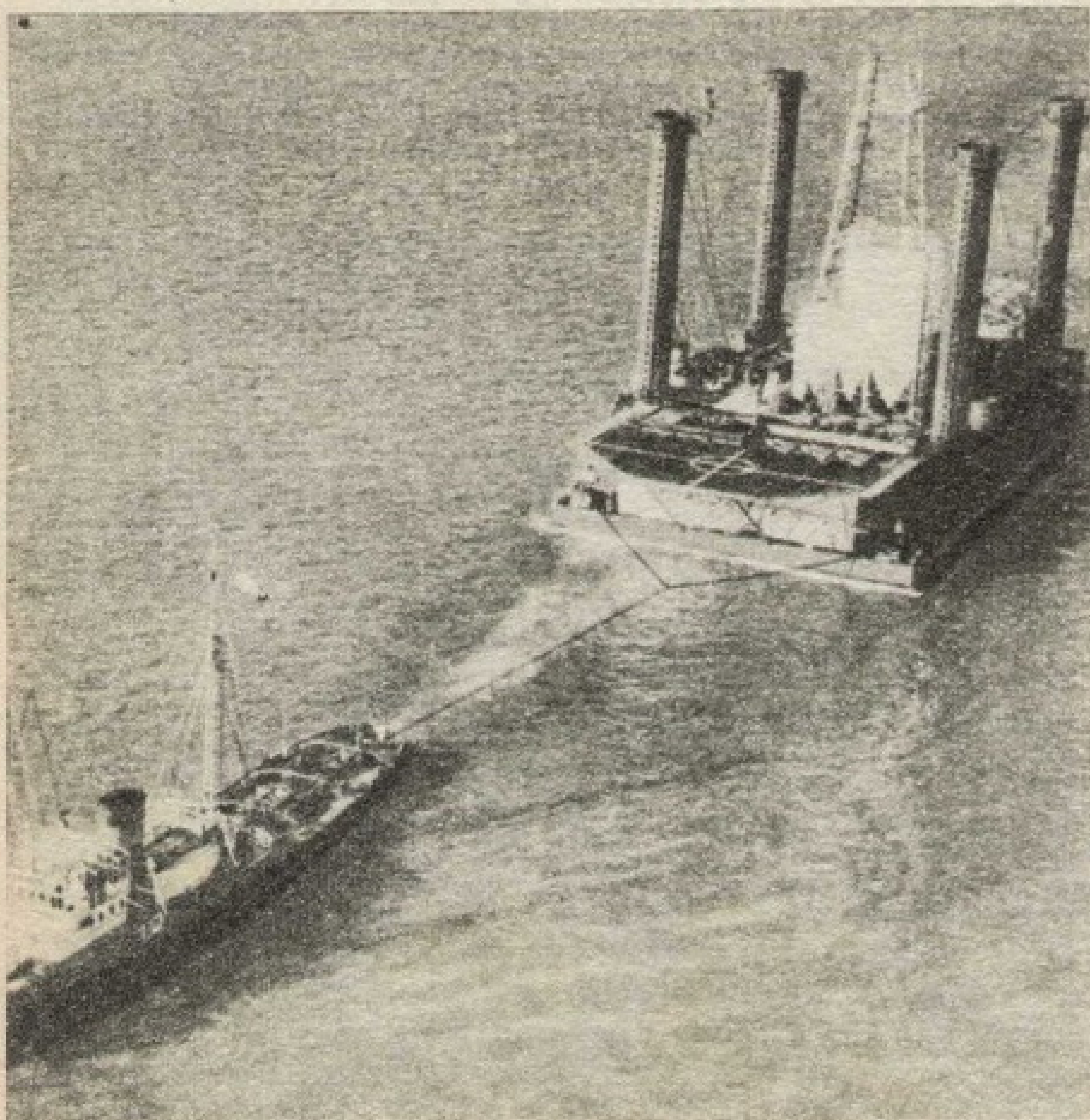
TAK WYGLĄDAĆ BĘDZIE „BREMEN"

Niemieckie przedsiębiorstwo armatorskie Norddeutscher Lloyd zakupiło w ubiegłym roku francuski statek pasażerski „Pasteur". Obecnie trwają prace przy jego renowacji. Statek otrzymał po przebudowie nazwę „Bremen" i kursować będzie na trasie Europa — Nowy Jork począwszy od 9 lipca br. Na zdjęciu model ex-„Pasteura".

BYWA I TAK

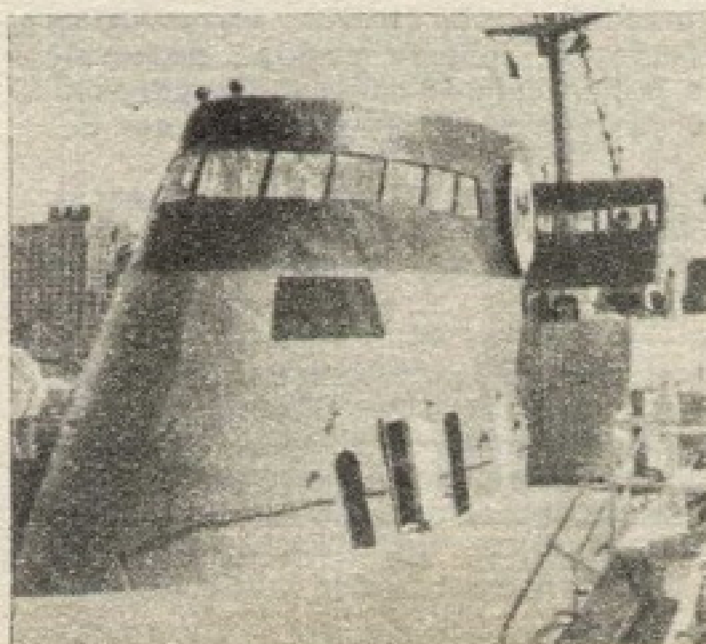
Amerykański liniowiec „Constitution" bezpośrednio po remoncie stoczniowym trafił znowu na stocznię. Stało się to w wyniku kolizji statku z norweskim zbiornikowcem „Jalanta". Rzecz działa się w początkach marca w odległości 5 mil od wejścia do portu nowojorskiego. W wyniku zderzenia norweski statek został przecięty na pół, natomiast „Constitution" wymienić musiał sporo płyt z poszycia dziobu.





DŁUGA PODRÓŻ WIERTNICZEJ WIEŻY

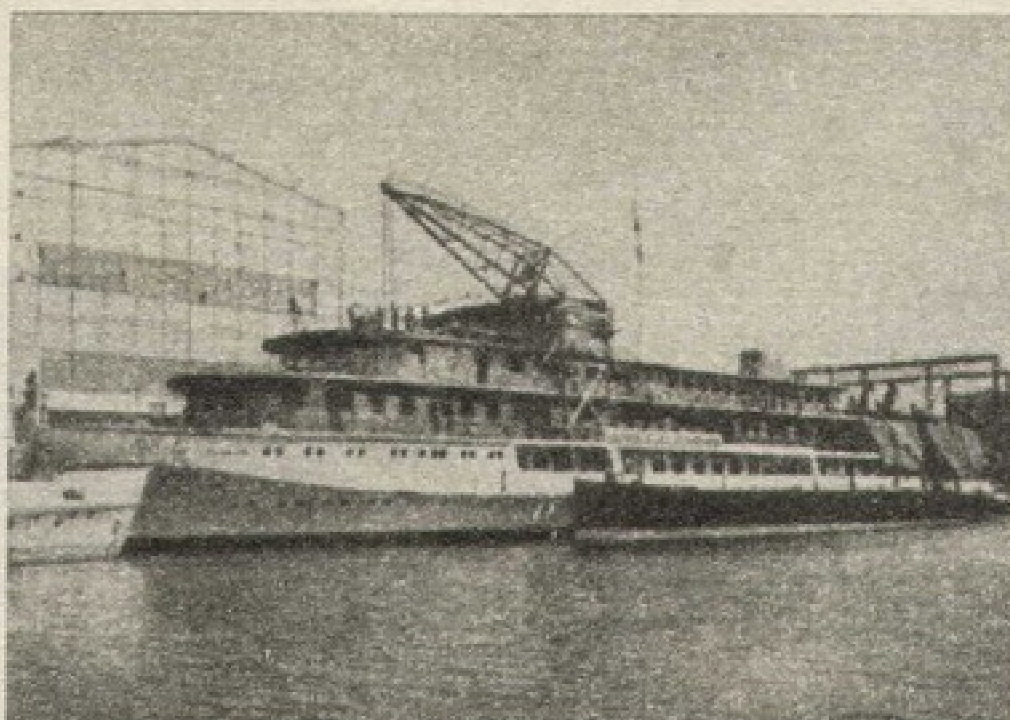
W Anglii wybudowano pływającą wieżę wiertniczą przeznaczoną do pracy na Morzu Południowo-Chińskim. Wieża ta ma wyporność ponad 3 000 ton, długość jej przekracza 58 m, a szerokość 32 m. Wieża wyposażona jest w lądowisko dla helikoptera oraz w pomieszczenia dla 56 osób. Całe to gigantyczne urządzenie przed rozpoczęciem pracy odbędzie 9 200-milową podróż z Southampton na brytyjskie Borneo przez Kanał Sueski. Na zdjęciu holownik „Thames" wyprowadza wieżę z portu.



KOMINOWE HISTORYJKI

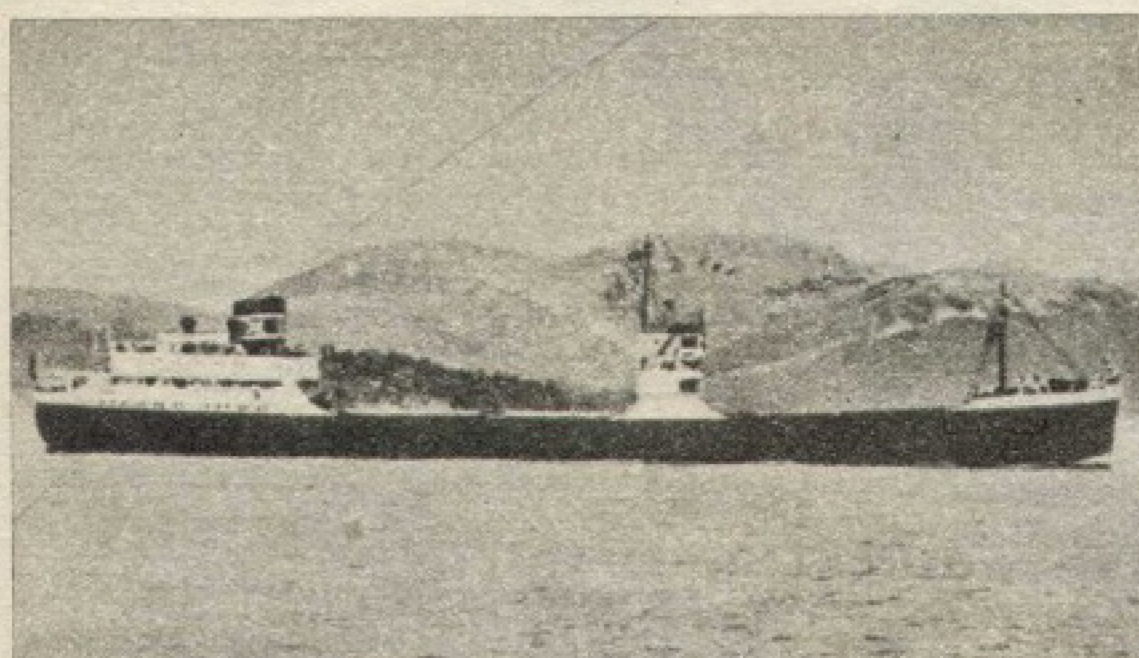
Nowy statek pasażerski s/s „Argentina" (Moore McCormack's Lines) zaopatrzono w fałszywy komin. W górnej jego części mieści się solarium, co nie stanowi już dziś specjalnej rewelacji. Swego rodzaju novum natomiast jest wbudowanie w komin oszklonego balkoniku do dyspozycji pasażerów.

Z DUNAJU NA WOŁGĘ



Słowacka stocznia w Komarnie, położona u ujścia rzeki Wag do Dunaju, produkuje statki dla żeglugi śródlądowej. Obecnie w ostatnim stadium budowy znajduje się tam „Rewolucja Październikowa" — trzypokładowy statek rzeczny budowany na zamówienie ZSRR. Statek ten o długości 96,5 m i szerokości 14,7 m przeznaczony jest do dłuższych rejsów dla 419 osób. „Rewolucja Październikowa" jest jednostką prototypową z serii 20 statków, które zostaną wybudowane do roku 1963.

TURBINA GAZOWA NA STATKU



Turbinę gazową wynaleziono przeszło 20 lat temu. Dopiero teraz jednak znalazła ona zastosowanie na statku morskim. Pierwszym oceanicznym statkiem napędzanym turbiną gazową jest rudowiec „Morar" (9250 ton), pływający pod banderą brytyjską.

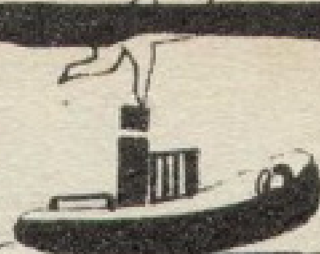


Marian Mokwa w Londynie



Nestor polskich malarzy-marynistów Marian Mokwa był jedynym zagranicznym gościem, który pod koniec ubiegłego roku wystawił swe prace na wystawie zorganizowanej przez „The Royal Society of British Artists". Obecnie londyńskie Biuro Wystaw Artystycznych zaproponowało naszemu malarzowi urządzenie indywidualnej wystawy. Polski artysta, który w bieżącym roku obchodzi 60-lecie swej pracy artystycznej, w czasie swego niedawnego pobytu w Londynie omawiał szczegóły tej imprezy. Obok reprodukujemy jeden z obrazów M. Mokwy eksponowany w Anglii.

Jednym zdaniem



„ARTIGLIO II" — włoski statek ratowniczy, wsławiony w 1932 roku wydobyciem ładunku złota z zatopionego statku pasażerskiego „Egypt", został pocięty na złom w Genui.

CZECHOSŁOWACJA — zamówiła w stoczni bułgarskiej w Warnie statek frachtowy o nośności 3200 tdw.

DANIA — zwiększyła w 1958 roku produkcję okrętową o 40%, wodując statki o ogólnym tonażu 257.500 BRT.

DOVER — port angielski, wypróbował z powodzeniem tzw. pneumatyczny falochron, który redukuje co najmniej o połowę wysokość falowania i stwarza obszar spokojnej wody przy wejściu do portu.

„FLAMINGO" — brytyjska fregata, została przekazana Niemcom zachodnim i otrzymała nazwę „Graf Spee", co spowodowało liczne głosy oburzenia i protestu w Anglii.

GENUA — port włoski, miał w ub. roku rekordowy ruch statków (na wejściu 8230 jednostek, 20 milionów NRT), jednak obroty towarowe i ruch pasażerski wykazały spadek w porównaniu z rokiem 1957.

HAMBURG — port zachodnio-niemiecki, przeładował w ub. roku ogółem ponad 27 milionów ton towarów.

HOLANDIA — zamierza przeprowadzić poszukiwania ropy naftowej pod dnem Morza Północnego.

KONGRES — światowy na temat biologii sardynek odbędzie się w siedzibie FAO w Rzymie we wrześniu br.

KOPENHAGA — port duński, zanotował w ub. roku na wejściu ponad 30 tysięcy statków o łącznym tonażu 14,5 miliona NRT, tj. około 10% więcej niż w roku 1957.

MARSYLIA — port francuski, miał w ub. roku rekordowo wysokie obroty towarowe w łącznej ilości ponad 22 miliony ton.

NIELSEN — Ove, duński ekspert w sprawach morskich, b. dyrektor departamentu żeglugi, objął stanowisko pierwszego sekretarza generalnego IMCO (Międzyrządowej Doradczej Organizacji Morskiej powołanej przez ONZ).

NORWEGIA — zatrudnia we flocie handlowej 54 500 ludzi, w czym ok. 8 tysięcy obcokrajowców.

OBROTY — towarowe portów szwedzkich, oraz ruch statków, wykazały w 1958 roku spadek o ok. 6% w porównaniu z rokiem 1957.

„ORIENT EXPLORER" — zbudowana w Southampton (Anglia) platforma do wierceń naftowych na pełnym morzu, po przeholowaniu na dystansie ok. 15 000 km rozpocznie pracę na Morzu Południowo-Chińskim w pobliżu wyspy Borneo.

„PAMIR" — nowoczesny holownik ratowniczy (moc 2100 KM), został zbudowany w Szwecji dla Radzieckiego Ratownictwa Okrętowego w Leningradzie.

„PEKIN" — pierwszy radziecki superzbiornikowiec (40 000 ton) został spuszczony na wodę w Leningradzie.

ROTTERDAM — największy port kontynentalnej Europy, przeładował w ub. roku 70 milionów ton towarów, czyli ok. 2% mniej niż w roku 1957, podczas gdy ruch statków w porcie był o 7% większy.

SINOE — budowany obecnie nowy port w afrykańskiej republice Liberii, będzie przyjmować statki o zanurzeniu do 6,7 m.

USA — zbudowały w ub. roku 31 statków oceanicznych o łącznym tonażu blisko 600 tysięcy BRT, w czym cztery liniowce pasażerskie „Brasil", „Argentina", „Santa Rosa" i „Santa Paula", a w roku 1960 zamierzają rozpocząć budowę nowego statku pasażerskiego, który byłby siostrzaną jednostką liniowca transatlantyckiego „United States".

WATYKAN — zawiadomił kraje należące do barcelońskiego porozumienia morskiego z 1921 roku, że zamierza utworzyć własną flotę handlową.

WĘGRY — budują na własnych stoczniach handlową flotę pełnomorską, która ma się składać z ok. 15 statków po 1300 ton każdy.

WISMAR — główny port NRD, przeładował w ub. roku 1,7 miliona ton towarów.

ZWIĄZEK RADZIECKI — zakupił w Danii licencję na budowę wielkich okrętowych silników spalinowych Burmeister & Wain.

PIRACI ATAKUJĄ TAMPA

Żaglowiec „Jose Gasparilla" nie jest uwidoczniony w żadnym rejestrze statków. Nic dziwnego zresztą, bo jednostka ta zbudowana została w 1954 r. i pływa tylko kilka dni w roku. Każdego roku w lutym bowiem odbywa się w Tampa (Floryda) tzw. Festiwal Piratów, w którym bierze udział właśnie „Jose Gasparilla" jako główny aktor w uroczystościach. Na zdjęciu żaglowiec w pełnej gali.



ZBIORNIKOWCE



Nośność światowej floty zbiornikowców wynosiła w dniu 1 stycznia 1959 roku 58,0 mln ton, w tym zbiornikowce o tonażu ponad 32 mln tdw były własnością tzw. „armatorów niezależnych", tzn. nie związanych z wielkimi koncernami naftowymi. Statki o nośności ok. 20 mln ton tworzyły flotę towarzystw naftowych, a 250 zbiornikowców stanowiło własność rządów poszczególnych krajów. W dniu 1 stycznia 1958 r. nośność światowej floty zbiornikowców wynosiła 50,9 mln ton, a 1 maja 1948 roku — 23,3 mln ton.

Podział światowej floty zbiornikowców na poszczególne bandery podaje zamieszczona obok tabelka.

Oprócz wymienionych w tabeli krajów flotą zbiornikowców o nośności przekraczającej 100 000 ton rozporządzały: Argentyna, Hiszpania, Kanada, Grecja, Brazylia, Wenezuela, Finlandia, Meksyk, Belgia, Portugalia i Turcja. Polska flota do przewozu ładunków płynnych o tonażu około 54 000 tdw zajmowała 25 miejsce, wyprzedzając 25 pozostałych bander.

Największy przyrost w okresie ostatnich dziesięciu lat zanotowała flota zbiornikowców Liberii, która wyprzedziwszy w 1958 roku Wielką Brytanię, ma obecnie największą flotę zbiornikowców na świecie. Należy zaznaczyć, że flota zbiornikowców Liberii, podobnie jak flota Panamy i Hondurasu — należy głównie do armatorów greckich oraz amerykańskich, którzy rejestrując swe statki w Liberii, czy Panamie, uzyskują duże oszczędności w kosztach eksploatacji.

Dzisiejsza flota zbiornikowców składa się przeważnie z nowych jednostek. Z ogólnej ilości tonażu zbiornikowców w dniu 1 stycznia 1959 r. większość stanowiły statki budowane w okresie lat 1951—58. Trzeba podkreślić, że najnowocześniejszą flotę zbiornikowców ma Norwegia, której tonaż zbudowany po II wojnie światowej stanowi ponad 87% całej floty zbiornikowców. W Liberii udział jednostek powojennych wynosi ok. 83,0%; w brytyjskiej flocie zbiornikowców — ok. 69%, a w amerykańskiej zaledwie 31%.

Kraj	1 maja 1948 r. w mln tdw	1 stycznia 59 r. w mln tdw
Liberia	—	11,7
W. Brytania	5,4	9,6
Norwegia	2,3	8,8
Stany Zjednoczone *)	9,6	6,4
Panama	1,5	3,9
Francja	0,65	2,65
Włochy	0,64	2,42
Szwecja	0,52	2,28
Holandia	0,60	1,83
Japonia	—	1,75
Dania	—	1,25
Zw. Radziecki	0,14	0,89
NRF	—	0,87

*) bez zbiornikowców w administracji wojskowej.

Przeciętna nośność — biorąc pod uwagę całą flotę do przewozu ładunków płynnych — jednego zbiornikowca wynosiła w połowie 1958 roku 18 205 ton, czyli znacznie więcej aniżeli w r. 1948.

Nośność światowego tonażu zbiornikowców, znajdującego się w budowie, lub w portfelu zamówień wynosiła z początkiem 1959 r. ok. 26,3 mln ton wobec 34,3 mln tdw na początku 1958 roku i około 6,6 mln tdw w roku 1949. Światowy przemysł okrętowy budował w roku 1958 cały szereg superzbiornikowców, wśród których był 1 statek o nośności powyżej 100 000 tdw. Najwięcej zbiornikowców budowała Japonia, Wielka Brytania, Szwecja i Niemiecka Republika Federalna.

H. Senkowski



BOLESŁAW ROMANOWSKI

Okręty spotykając się oddają sobie honory. Kolejność oddawania honorów zależy od starszeństwa osób na nich oficjalnie przebywających, od klas okrętów i akwenu, na którym nastąpiło spotkanie.

Z zasady okręty niższych klas pierwsze salutują (np. niszczyciel-krążownik, ścigacz — trałowiec itp.). Zasada ta ulega zmianie, gdy mijają się dwa okręty różnych klas niosące znaki różnych dowódców. Salut należy się wtedy okrętowi, który ma podniesiony znak wyższego dowódcy. (Np. niszczyciel ze znakiem dowódcy dywizjonu pierwszy będzie salutował ścigacz niosący znak dowódcy marynarki.

Salut polega na oddaniu odpowiedniego sygnału na trąbce lub gwizdku oficerskim. Sygnał ten znaczy „baczność na burtę prawą (lewą)". Okręt salutowany odpowiada sygnałem „baczność na burtę prawą (lewą)". Na te sygnały na każdym okręcie będący na pokładzie stają na baczność twarzami zwróceni w stronę mijanego okrętu, oficerowie salutują. Gdy okręty się minęły okręt salutowany pierwszy daje sygnał „spocznij", potem dopiero taki sam sygnał daje okręt salutujący.

Sygnał „baczność na burtę" daje się z okrętu również dla oddania honoru dowódcy okrętu i jego przełożonym, którzy przechodzą koło okrętu lub zbliżają się do okrętu, czy to od strony morza czy lądu. Sygnał „baczność na burtę" daje się wtedy, gdy osoba, której się honor oddaje jest widoczna z okrętu lub gdy na łodzi, motorówce czy kutrze jest podniesiony jej znak. Sygnał „spocznij" daje się gdy osoba salutowana minęła okręt lub gdy weszła na pokład okrętu i kazała dać „spocznij".

Gdy na okręt wchodzi oficer, to podoficer wachtowy oddaje świst trapowy. Świst ten trwać powinien tak długo, póki oficer nie stanie na pokładzie, ewentualnie schodząc z okrętu nie opuści ostatniego schodka trapu. Świst trapowy przysługuje każdemu oficerowi bez względu na to czy wchodzi na okręt, na którym jest zaokrętowany czy obcy. Aby świst trapowy wypadł dobrze na okrętach z wysoką burtą świst trapowy oddaje dwóch lub więcej podoficerów gwiżdżących na zmianę, tak aby świst był ciągły.

Oficer wchodzący na okręt i schodzący z okrętu otrzymuje świst trapowy tylko wtedy, gdy jest w mundurze.

Każda osoba w mundurze wchodząc na okręt salutuje banderze, osoba cywilna dotykając stopą pokładu powinna ukłonić się nakryciem głowy. Od obowiązku tego zwolnione są kobiety.

HONORY ODDAWANE PRZY WCHODZENIU NA OKRĘT I OPUSZCZANIU OKRĘTU WYŻSZYCH DOWÓDCÓW I DOSTOJNIKÓW



Gdy na okręt wchodzą osoby, którym należą się specjalne honory występuje warta okrętowa, wystawia się trapowych, a orkiestra gra ustalone melodie. Przepisy określają ilość trapowych, skład warty i rangę jej dowódcy oraz melodie grane przez orkiestrę.

Najwyższe honory należą się głowie państwa. Wówczas przy trapie stawia się szpaler z ośmiu marynarzy (trapowych). Warta występująca pod bronią jest dowodzona przez oficera w stopniu kapitana. Liczy 32 marynarzy, orkiestra gra hymn narodowy.

Ministrowi Obrony Narodowej, admirałowi i ambasadorowi przysługuje 6 trapowych i warta liczy 24 wartowników, orkiestra gra hymn narodowy.

Przy przybyciu wiceadmirała, kontradmirała, ministra pełnomocnego, charge d'affaires, generalnego konsula lub generała — wystawia się 6 trapowych, wartą dowodzi oficer w stopniu porucznika, orkiestra gra dla osób w mundurze marsz generalski, dla przedstawicieli dyplomatycznych odnośny hymn narodowy.

Oficerom w stopniu komandora, komandora porucznika, komandora podporucznika, komendantowi garnizonu, oficerowi w stopniu powyżej kapitana przysługuje 4 trapowych, warta składająca się z 12 wartowników pod dowództwem podoficera i sygnał na trąbce „baczność".

Te same honory przysługują konsulowi i wicekonsulowi w miejscu gdzie urzędują.

Oficerom w stopniu od kapitana w dół przysługują honory tylko w wypadku, gdy są oni dowódcami okrętów lub zespołów. Wystawia się wtedy 2 trapowych, warta nie występuje, na trąbce lub gwizdku daje się sygnał „baczność".

Wszystkie wyżej podane honory oddaje się w wypadku oficjalnego przybycia na okręt.

Jeśli równocześnie przybywa na okręt kilka osób, którym należą się honory, to oddaje się je tylko osobie pełniącej najwyższą funkcję. Orkiestra grając hymn narodowy gra hymn państwa, które przybywająca osoba reprezentuje.

Przy trapie przybywających osobników wita dowódca zespołu i dowódca okrętu i obok nich zastępca dowódcy okrętu, który czuwa nad wykonaniem ceremoniału.

PARADA BURTOWA

Podczas przeglądu okrętów przez głowę państwa lub dowódcę marynarki i jego przełożonych, gdy dokonujący przeglądu nie zamierzają wchodzić na pokłady, a przegląd dokonywany jest z motorówki czy innego okrętu, na okrętach biorących udział w przeglądzie wystawia się paradę burtową. Polega ona na tym, że cała załoga w strojach wyjściowych obsadza burtę i nadbudówki okrętu z tej burty, z której przejeżdża dokonujący przeglądu. Załoga stoi tak, by między poszczególnymi jej członkami nie było luk. Ręce wsparte na relingu i rozstawione na boki powinny stykać się dłońmi. Dowódca i zastępca dowódcy stoją na pomoście. Gdy okręt wiozący dokonującego przegląd znajdzie się na trawersie okrętu, dowódca salutując wznosi trzykrotny okrzyk „niech żyje!" Okrzyk ten powtarza załoga. Jeśli okręt posiada orkiestrę — to gra ona hymn narodowy państwa, którego przedstawiciel dokonuje przeglądu.

Paradę burtową wystawia się tylko wtedy, gdy okręt ma podniesioną galę banderową.

SALUT ARMATNI

Saluty armatnie polegają na oddaniu pewnej ilości strzałów armatnich. Ilość strzałów przy każdej okazji jest w zwyczajach międzynarodowych ściśle określona. Salut wykonują tylko okręty do tego upoważnione i posiadające co najmniej cztery działa o kalibrze powyżej 75 mm.

Strzały salutu oddaje się w odstępach nie krótszych niż 3 i nie dłuższych niż 5 sekund. Pierwszy strzał oddaje się na burtę zwróconą w stronę osoby lub obiektu salutowanego.

Okręt salutujący powinien zwolnić swój bieg, pokład mieć uporządkowany, a załoga w wyjściowych mundurach powinna stać w szyku zwartym na pokładzie. Wystawia się wartę okrętową.



Saluty armatnie oddaje okręt w czasie od wschodu do zachodu słońca. Głowie państwa można salutować również w nocy.

Saluty dzielą się na: salut narodowy, osobisty, znaku dowódcy morskiego, żałobny i z okazji uroczystości.

SALUT NARODOWY oddaje się tylko na wodach obcego państwa i to tylko w miejscu, gdzie będzie on oddany przez okręt tego państwa lub przez brzegową baterię salutacyjną. Z zasady salut narodowy oddaje się gdy okręt zamierza wejść do portu lub stanąć na redzie na kotwicy. Okręt wchodzący do portu oddaje salut w biegu, stając na kotwicy, po rzuceniu kotwicy i po czasie podniesienia bandery. Okręt salutujący podnosi na topie głównego masztu dużych rozmiarów banderę państwa, na cześć którego salut oddaje. W momencie gdy bandera dochodzi do szczytu powinien paść pierwszy strzał. Natychmiast po ostatnim strzale banderę obcego państwa należy szybko spuścić. Salut narodowy składa się z 21 strzałów.

Po oddaniu salutu przez przybywający okręt na cześć obcej bandery, okręt lub bateria salutowanego państwa powinien niezwłocznie oddać salut 21 strzałów na cześć bandery okrętu przybywającego.

Salut narodowy należy wykonać przed innymi salutami.

SALUT OSOBISTY. Jeśli w porcie polskim została podniesiona chorągiew głowy państwa polskiego lub w porcie obcym znak rodziny panującej lub głowy państwa, wtedy okręt wchodzący oddaje 21 strzałów na cześć głowy państwa. Na salut osobisty nie odpowiada się.

Salut osobisty oddaje się oficerom w stopniu od komandora wzwyż, oficerom wojska w stopniu od generała brygady wzwyż i przedstawicielom dyplomatycznym i konsularnym w granicach państw, przy których są oni akredytowani. Salut ten oddaje się jedynie przy składaniu przez nich wizyt oficjalnych na okręcie. Salut osobisty oddaje się w chwili, gdy osoba, na której cześć salut jest oddawany opuszcza okręt i znajduje się w dostatecznej odległości od okrętu, by strzały dla niej nie były przykre.

Osoba uczczona salutem powinna zwolnić bieg łodzi, w której się znajduje, powstać i ukłonić się nakryciem głowy, osoby w mundurze salutują.

Podczas salutu osobistego na maszcie podnosi się banderę wojenną tego państwa, do którego osoba salutowana należy.

Salutu osobistego nie zwraca się. Ilość strzałów zależy od rangi i funkcji pełnionej przez osobę, którą się salutuje. Od 19 do 5, w żadnym wypadku nie może przekroczyć 21.

SALUT ZNAKU DOWÓDCY MORSKIEGO. Gdy w morzu lub na redzie spotkają się dwa okręty różnych narodów, to wymieniają saluty armatnie strzał za strzał, w wypadku gdy jeden z nich ma znak dowódcy morskiego w stopniu od komodora wzwyż. Okręt noszący znak młodszego dowódcy salutuje pierwszy, na co okręt ze znakiem starszego dowódcy odpowiada taką samą ilością strzałów.

Jeśli okręt wchodzi do portu, w którym stoi kilka okrętów należących do różnych państw i noszących znaki dowódców, którym przysługuje salut, to oddaje odpowiednią ilość strzałów tylko dla znaku najwyższego stopniem dowódcy stojących okrętów. Na maszt podnosi banderę wojenną okrętu, którego znak salutuje. Okręt ten powinien odpowiedzieć tą samą ilością strzałów.

Sytuacja się zmienia, gdy wchodzący okręt niesie znak wyższy niż najstarszy dowódca stojących w porcie okrętów. Wtedy każdy okręt noszący znak najstarszego dowódcy z okrętów różnych państw powinien oddać salut okrętowi wchodzącemu. Po ukończeniu salutu przez stojące okręty, okręt salutowany oddaje salut znakowi najstarszego ze stojących okrętów.

SALUT ŻAŁOBNY. Saluty żałobne oddaje się podczas opuszczenia ciała zmarłego do morza lub w wypadku pogrzebu na lądzie, podczas składania do grobu.

Saluty żałobne przysługują tym samym osobom, którym przysługują saluty osobiste. Oddaje się należną ilość strzałów, lecz w odstępach jednej minuty.

SALUTY Z OKAZJI UROCZYSTOŚCI. Jeśli okręt przebywa w porcie obcego państwa, a kraj ten podczas postoju obchodzi uroczystość, wtedy po porozumieniu się z władzami miejscowymi okręt może oddać salut w ilości nie przekraczającej 21 strzałów.

W porcie własnym salut oddaje się w dniu święta narodowego lub innej uroczystości na rozkaz właściwego przełożonego.

Na ten salut się nie odpowiada.

(Ciąg dalszy nastąpi)

Nowinki w płetwach

POD REDAKCJĄ WITOLDA ZUBRZYCKIEGO

Sensacyjne znalezisko

(CIĄG DALSZY)

RANKIEM 23 kwietnia 1958 roku „Medusa" wyszła z portu w La Maddalena dla podjęcia drugiego etapu prac. Oprócz Roghiego w ekipie nurków znajdowało się jeszcze dwóch uczestników ubiegłorocznej wyprawy: Ferrandi i Pontiroli. Kierownictwo naukowe ekspedycji objął prof. Lamboglia, techniczno-nurkowe — Roghi.

Nasze wyobrażenie o budownictwie statków antycznych opiera się po dziś dzień na mało dokładnych wiadomościach, zaczerpniętych głównie z literatury i rysunków. Tych ostatnich najwięcej dostarczyły wykopaliska w Pompei i Herkulanum. Znalezisko opodal Spargi oznaczało szanse odkopania najprawdziwszego statku rzymskiego z okresu około początku naszej ery.

BENEDYKTYŃSKA PRACA

Zastosowano starannie opracowaną metodę. Najpierw płetwonurkowie pokryli cały wrak „kratą" z żółtej taśmy plastykowej. Poszczególne kwadraty tej niezwykłej sieci miały wymiary 2 × 2 m. Sieć rozpięto na palach, wbitych w dno za pomocą ciężkiego młota. Sznury wykonane również z plastyku dzieliły każdy kwadrat z taśmy na cztery mniejsze. Dla identyfikacji, wszystkie kwadraty z taśmy oznakowane były wyraźnymi literami alfabetu.

Gdy cała misterna sieć została prawidłowo rozpięta, Roghi rozpoczął akcję dokumentacyjną — fotografując kwadrat po kwadracie. Nie było to łatwe, gdyż musiał ustawiać się głową pod prąd, fotografować pionowo w dół i każdorazowo zachowywać tę samą odległość. Wykonał w ten sposób 61 zdjęć. Po jednym z odległości 4 m dla mniejszych kwadratów i po jednym z odległości 8 m dla kwadratów większych. Prócz tego obfotografował całą przestrzeń przyległą do sieci.

Teraz do pracy przystąpiła asystentka prof. Lamboglii, rysując na podstawie zdjęć położenie amfor. Niejasne miejsca uzupełniała posługując się rysunkami, wykonywanymi pod wodą przez nurków. Na skończonym rysunku amfory zostały ponumerowane kwadrat po kwadracie, po czym numerację tę naniesiono na oryginalne amfory, spoczywające na dnie. Zawieszając szyldziki z numerkami na amforach nurkowie nie zawsze mogli je zidentyfikować, mimo że w ręku trzymali oryginalne zdjęcia amfor w danym kwadracie, ponumerowane nierozpuszczalnym w wodzie atramentem. Trzeba było zastosować odwrotną kolej czynności: najpierw porozwieszać szyldziki, później zaś dopiero opisać zdjęcia. Zrozumiałe, że wszystkie te czynności wymagały benedyktyńskiej pracy i cierpliwości.

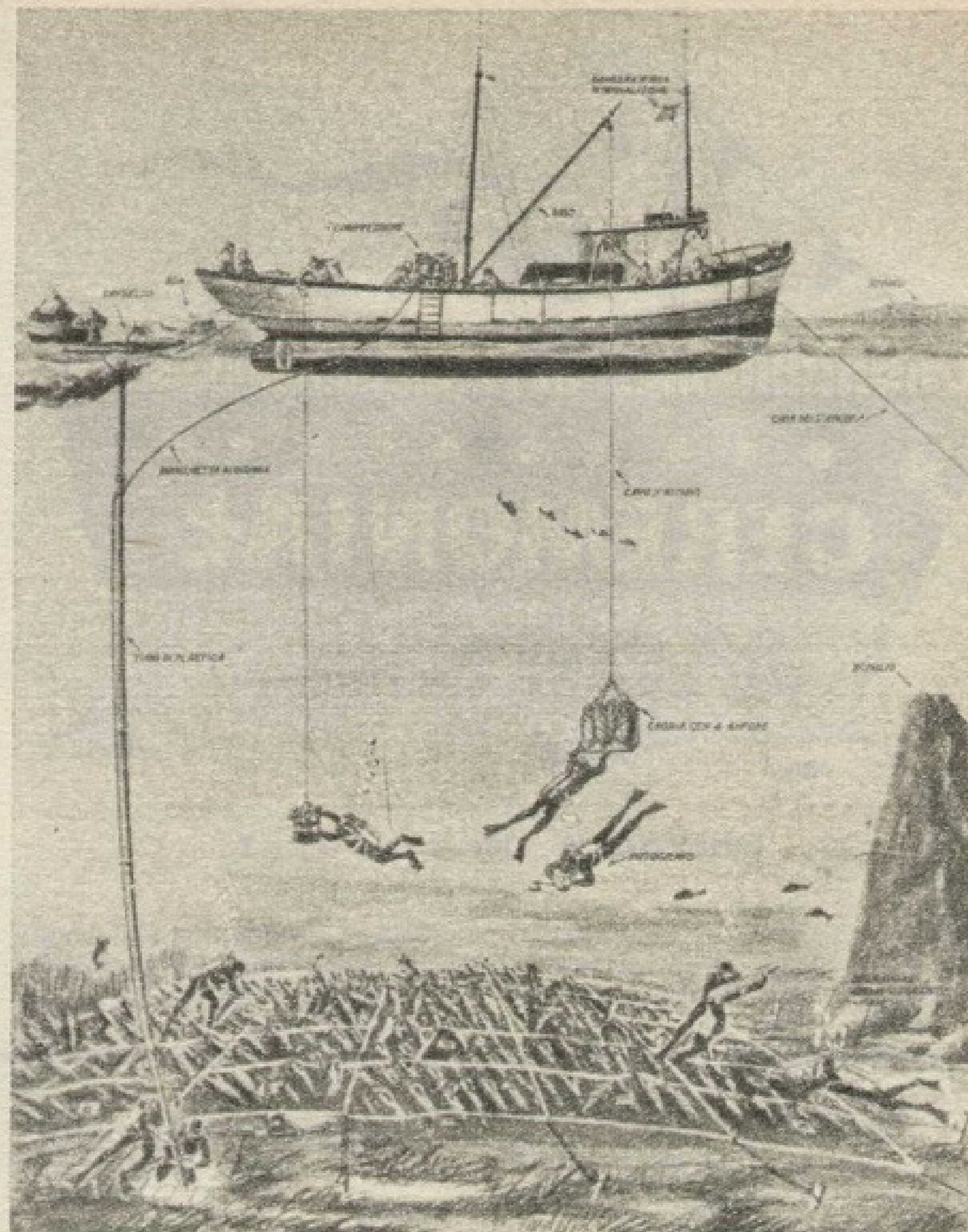
OŚMIORĘKI ZŁODZIEJ

Pewnego dnia — sensacja! Kilka z zawieszonych na żelaznym drucie szyldzików zniknęło w nocy. „Druty są, ale po szyldzikach ani śladu" — zameldował Penderzini z zafrasowaną twarzą. Korozja? Nie, gdyż uległyby jej w pierwszej kolejności same druty. Następnego dnia zagadka wyjaśniła się: Pontiroli zauważył w pewnej chwili ośmiornicę, która ujrzawszy go szybko zniknęła we wnętrzu jednej z amfor. Powodowany myślą, która mu nagle zaświtała, wyciągnął zwierzę i wsunął do amfory rękę. Na dnie wśród różnych rupieci palce jego wymacały zaginione szyldziki.

Podobny wypadek zdarzył się Roghiemu. Gdy pewnego razu umocował siatkę z żarówkami błyskowymi do jednej z amfor i po wykonaniu zdjęcia chciał zmienić żarówkę w lampie swej kamery podwodnej, ujrzał, że siatka zniknęła. Zdziwiony rozejrzał się wokół. Zobaczył, że siatka nurkuje właśnie w głąb jednej z obtłuczonych amfor. Po krótkiej „walce" żarówki wróciły do właściciela. Roghi miał miękkie serce: pocieszył złodzieja ofiarowując mu zużytą żarówkę...

Gdy wreszcie oznakowano wszystkie amfory górnej warstwy, rozpoczęły się właściwe prace wydobywcze. Nurkowie unosili pojedynczo amfory, układając je na opuszczonej z pokładu „Medusy" platforemce, której nie obniżano zbytnio, aby uniknąć przypadkowych uszkodzeń. Była to nie lada praca! Ludzie oblewali się pod wodą potem. Dźwig „Medusy" mógł unieść na raz tylko 4 naczynia gliniane. Wydobyte amfory składano w magazynie w La Maddalena, gdzie asystentki prof. Lamboglii poddawały je dokładnemu badaniu, oczyszczały i katalogowały.

Nurkowie pracowali bez wytchnienia. Pewnego dnia jeden z nich znalazł talerz oznakowany literką P, którą wytwórca talerza nabił na naczyniu. Tak widocznie wyglądały w starożytności monogramy. Innego dnia wydobyto na powierzchnię małe, o wysmukłych kształtach, naczynko na maść, wykonane ze szkła.



RYSUNEK z „Europeo" przedstawiający znalezisko koło wyspy Spargi. Widać statek ekspedycji „Medusa", pole amfor pod wrakiem podzielone taśmami na kwadraty, płetwonurków fotografujących i wydobywających amfory, plastykowy wąż ssący i wiele innych szczegółów.

Był to prawdziwy klejnot zdobiony zielonymi, niebieskimi i złotymi farbami, które przetrwały dwa tysiąclecia.

„POCZTA PNEUMATYCZNA"

Aby obnażyć kadłub statku, opuszczono z „Medusy" wykonany z plastyku, skomplikowany system rur doprowadzających sprężone powietrze i odprowadzających zassaną mieszankę wody z mułem: nic nie mogło pęknąć czy złamać się. Zasysana woda przed powrotem do morza przelewała się przez sito, na którym pozostawały uniesione prądem mniejsze przedmioty, czy kawałki skorup.

Gdy dotarto do pokładu statku, siłę ssącą pompy trzeba było zredukować. Jak się okazało, pokład pokryty został przez Rzymian cienką warstwą ołowiu. Ołów skorodował w upływie licznych wieków i silny prąd wody po prostu zmywał go z desek. Praca odmulania statku z pomocą słabego prądu trwała tygodniami i znów wymagała od nurków piekielnej cierpliwości. Trzeba było hamować ciekawość na rzecz spodziewanych naukowych wyników.

(ciąg dalszy nastąpi)

W sprawie polowania na ryby harpunem

Redakcja „Nowinek" otrzymuje mnóstwo listów z zapytaniem, czy podwodne łowiectwo jest legalne i gdzie się ew. amatorzy tego sportu mają ubiegać o pozwolenie. Niestety, nie wiemy!

Nie mamy też wyrobionego zdania na temat, czy łowiectwo podwodne w naszych ubogich w rybostan wodach śródlądowych ma w ogóle sens. Może przytoczony urywek z listu prof. dr. A. Rzymkowskiego z Krakowa przyczyni się do wywiązania się dyskusji na ten temat. Cieszylibyśmy się, gdyby się w tej sprawie wypowiedziały: Polski Związek Wędkarski, SGGW i Wyższa Szkoła Rolnicza w Olsztynie — jako instytucje najbardziej kompetentne dla rozważenia wespół z płetwonurkami całości zagadnienia. W sprawach łowiectwa w wodach przybrzeżnych Bałtyku — głos ma Morski Instytut Rybacki.

A oto, co pisze prof. Rzymkowski:

„Osobiście uważam, że tego rodzaju polowania nie można zakwalifikować do sportu, gdyż ryba we własnym środowisku człowieka się nie obawia, a to z tej racji, że w stawiźmie tego zwierzęcia nie ma precedensu takich spotkań. Ryba natomiast boi się człowieka stojącego na brzegu i dlatego wędkarstwo jest sportem. Kłucie ryb pod wodą harpunem na długość ramienia jest bezmyślnym i okrutnym tępieniem i tak już przez naszych kłusowników „nadwodnych" przerzedzonego rybostanu."

Światowa Konfederacja Płetwonurków

W dniach od 9 do 11 stycznia br. odbyła się w Monaco konferencja przygotowawcza dla stworzenia „Światowej konfederacji płetwonurków" (Confédération Mondiale des Activités Sub-Aquatiques). Uczestniczył w niej w charakterze obserwatora członek ZG PTTK inż. J. Wierzbicki. Uchwalono statut, schemat organizacyjny oraz wybrano władze nowo powstałej organizacji. Przedstawiciel Polski przyjmowany był niezwykle życzliwie. M. in. otrzymał on pisemne pozdrowienia dla polskich płetwonurków od przewodniczącego CMAS — słynnego płetwonurka francuskiego J. Y. Cousteau. Do sprawy CMAS i naszego udziału w tej konfederacji — jeszcze na łamach „Morza" powrócimy.

Nasze międzynarodowe „sukcesy"

Miło nam donieść Czytelnikom, że „Nowinki w płetwach" czytywane są uważnie w wielu krajach, czego dowodem jest np. fakt, iż niemiecki „Seesport" przedrukował w całości artykuł „Sport podwodny w ZSRR" pt. „Tauchsport in der UDSSR"; radziecki almanach „Rybołowsportsmien" publikuje na podstawie naszych materiałów artykuł o sporcie podwodnym w Polsce; w prasie czeskiej zaś ukazały się — jak nam o tym z Czechosłowacji donosi p. Jaromir Kudelka — tłumaczenia naszych artykułów „Żółwim krokiem", „Sport podwodny w ZSRR" oraz serii dydaktycznej „Krátky kurz potápania" (Krótki kurs pływania, nurkowania oraz gier i zabaw „W PŁETWACH"). Tenże „Krátky kurz" pomógł naszym czeskim i słowackim kolegom „pri vycviku sportových potápacov", nasze pismo zaś w liście określono jako „dobreho priatela a radcę".

Dogodne akweny nurkowe na wodach śródlądowych

Kol. **A. Anwajler** z Wrocławia pisze, że przezroczystość niewielkiego (2 km długości) jeziora, nad którym leży powiatowe miasteczko Choszczno (78 km od Szczecina, na linii kolejowej Szczecin — Poznań), wynosiła dn. 10.9.58 (mierzona białą cegłą) — 7 metrów.

Kol. **R. Klein** z Olsztyna przysyła opis trzech jezior. Jezioro Krzywe k. Olsztyna 5.7.58 w południe cechowało się przezroczystością 5 m. Dno trawiaste, wodorosty. Dojazd tramwajem nr 1. Jezioro Czos k. Mrągowa: 30.7.58 — 4 m. Dno piaszczysto-kamieniste. Niskie brzegi trawiaste. Jezioro Czarne k. Mrągowa: 1.7.58 — 5 m. Dno piaszczysto-kamieniste. Otoczone lasem. Łączy się przesmykiem z jeziorem Czos.

Kol. **J. Marków** informuje o stawie położonym na przedmieściu Łomży, 25 min. od stacji kolejowej, gdzie w lipcu i sierpniu 1947 r. obserwował, wielokrotnie nurkując, przezroczystość ok. 5 m (pomiar z pomocą białej szmatki). Staw leży nad Narwią, niedaleko przystani LPŻ.

Dziesięciosobowa grupa płetwonurków, w imieniu której pisze kol. **Białas**, powiadamia nas, że nurkuje w zalanych kamieniołomach w Rogoźnicy. Dno skaliste, przezroczystość ponad 7 m. Rogoźnica — to dawny obóz koncentracyjny Grossrosen. Młodzi nurkowie przysłali nam swoje zdjęcia podwodne, niestety nieco jeszcze niedoskonałe, choć czytelne. Dziękujemy, prosimy o dalsze (jeśli będą lepsze — zamieścimy).

KORSARZ W POTRZASKU

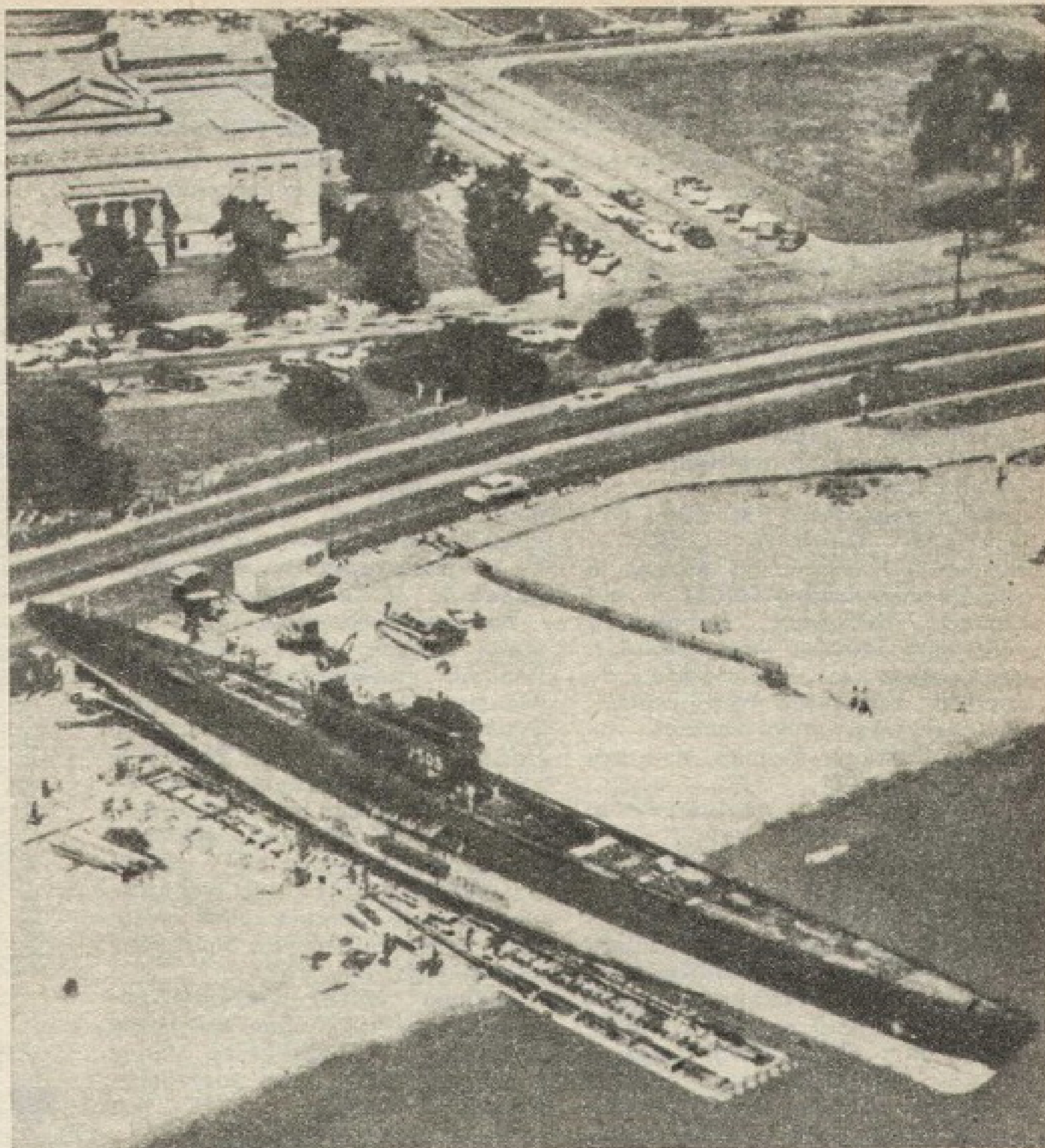


Amerykanie na pokładzie „U-505". Na drugim planie lotniskowiec „Guadalcanal"

Napisał Janusz Wolniewicz

●

Zdjęcia: „Der Stern"



Tysiące Amerykanów przewinęło się przez pomieszczenia „U-505", za opłatą 25 centów. Za tę sumę mogli oglądać oryginalne niemieckie mundury, wyposażenie niemieckich marynarzy i nawet Ritterkreuz, którego zresztą nie nosił żaden z kolejnych dowódców U-boota

„U-505" zbudowany został w stoczni Deutsche Werft w Hamburgu. Był to podwodny okręt oceaniczny klasy IX C o wyporności około 1200 ton.

Służbę swą w hitlerowskiej marynarce rozpoczął stosunkowo późno i do września 1942 roku zatopił 40 000 ton alianckiego tonażu. W tym miesiącu dowództwo okrętu przejął kapitan Peter Czech. Pierwszy patrol niemieckiego U-boota pod nowym dowódcą na Morze Karaibskie pomnożył wojenne zasługi U-boota o jeden frachtowiec, lecz sukces ten okupiony został ciężkim uszkodzeniem okrętu przez lotniczą bombę. Na uwagę zasługuje przy tym fakt, że samolot atakujący „U-505" z niskiego pułapu zginął również wskutek podmuchu własnych bomb.

Korsarz wrócił wprawdzie po czterotygodniowej podróży do bazy, pokonując po drodze poważne trudności, wynikające z uszkodzeń okrętu, lecz storpedowany statek był już ostatnim sukcesem, jaki niemiecka admiralicja mogła zapisać na konto „U-505".

Niemiecki okręt podwodny długo „lizał swe rany" w stoczni Lorient i dopiero 3 lipca 1943 roku wyszedł na nowy patrol.

Był to okres, kiedy U-booty miały już bardzo utrudnione swoje korsarskie rzemiosło. Alianci wydoskonalili bowiem metody zwalczania podwodnego wroga i straty zadawane niemieckiej flocie podwodnej były poważne. Szczególnie dobrze pilnowany był akwen Zatoki Biskajskiej, gdzie ginęła większość niemieckich okrętów.

„U-505" z trudnością przebył niebezpieczne wody, zużywając na to aż 5 dni i 8 lipca znalazł się na wysokości Cap Finisterre. Tu zaatakowany przez niszczyciele ponownie uległ uszkodzeniom i wskutek przecieku zbiorników ropowych musiał zawrócić do Lorient.

1 sierpnia próbne zanurzenie okrętu przed wyjściem na Atlantyk wykazało podejrzane szmery w naciskotrwałym kadłubie. 14 dni później okręt zawrócił z morza wskutek uszkodzenia wentyli. Następnie kolejno „wysiadały" — chrapy, spawy blach poszycia i inne urządzenia, a wreszcie stwierdzono na okręcie sabotaż: cukier w zbiorniku oleju smarowego. W sumie U-boot wracał do stoczni 6 razy, zawsze po uroczystym odebraniu życzeń na szczęśliwy patrol.

We flotylli zaczęły już kursować złośliwe anegdoty o „U-505". Załoga U-boota była wściekła i przeklinała pechowy okręt, a jego dowódca był wprost zrozpaczony. Peter Czech od roku dowodził okrętem, lecz większość tego czasu przypadała na pobyt w stoczni. Tymczasem straty flotylli ciągle rosły, ginęły inne U-booty, a „U-505" niezmiennie wracał co pewien czas na remontową pochylnię.

26 października okręt Czecha osiągnął wreszcie Atlantyk, przebywając jakoś „drogę samobójców" (tak zaczęli teraz nazywać Niemcy groźne dla nich Biskaje). Tego samego dnia spadły na U-boot bomby głębinowe. Zniszczeniu uległo oświetlenie i co najważniejsze — aparat podsłuchowy. W tym stanie rzeczy U-boot nie reprezentował żadnej wartości bojowej. W ciemnościach wypełniających wnętrze okrętu huknął samobójczy strzał. Następnego dnia pierwszy oficer wachtowy Meyer wpisał w dzienniku pokładowym: „Godzina 04.06 zwłoki dowódcy pochowano w morzu.

7 listopada 1943 roku „U-505" leżał znowu przy nabrzeżu betonowego bunkru w bazie Lorient. Po koniecznych naprawach okręt objął nowy dowódca — Harald Lange. Na kiosku U-boota pojawiło się również nowe godło — pięknie wymalowana muszla zamiast dawnego topora. Lange poprowadził okręt w końcu grudnia na długi patrol. Żaden jednak aliancki statek nie padł ofiarą torped „U-505", zdarzyła mu się natomiast jeszcze jedna poważna awaria, tym razem awaria silnika elektrycznego.

Z początkiem marca 1944 roku okręt Langego wyruszył w rejon Wybrzeża Kości Słoniowej i Złotego Wybrzeża. „U-505" przebywał w morzu pełne trzy miesiące, było ono jednak jakby wymiecione, żaden statek nie zjawił się w zasięgu groźnych wyrzutni torpedowych. Nadszedł wreszcie czwarty dzień lipca. Była godzina 11 przed południem. U-boot kontynuował marsz pod wodą na głębokości 60 m, kiedy podsłuch zameldował do centrali zbliżające się odgłosy śrub okrętowych. Lange podniósł okręt na głębokość peryskopową. Kiedy jednak peryskop wyszedł na powierzchnię, woda aż zagotowała się od ulewy pocisków z broni maszynowej. Ogień prowadziły dwa samoloty. Nie byli to zresztą jedyni przeciwnicy. W szkłach peryskopu widać było wyraźnie niszczyciele i potężną sylwetę lotniskowca. „U-505" natknął się na jedną ze specjalnych grup zwalczających okręty podwodne.

Lange miał przed sobą zespół szczególnie wprawiony w zwalczaniu U-bootów. W jego skład wchodził lotniskowiec „Guadalcanal" i 5 niszczycieli. Dowódcą całości był amerykański komandor Dan V. Gallery, który od dawna za wszelką cenę pragnął wziąć do niewoli niemiecki U-boot i odpowiednio szkolił w tym kierunku swój zespół. 4 lipca 1944 roku nadeszła wielka szansa komandora Gallery.



Motorzysta Ewald Felix (drugi z prawej)

Lange po ostrzelaniu przez samoloty zrobił jedyną rzecz, która pozostała mu do zrobienia, zanurzył swój okręt na głębokość 100 metrów. Pomogło to jednak niewiele, samoloty zbyt dokładnie określiły ogniem miejsce zanurzenia. Wkrótce potężna seria bomb głębinowych z niszczyciela precyzyjnie eksplodowała w pobliżu „U-505". Do wnętrza zaczęła wdzierać się woda. Jedyną szansę ocalenia dawało natychmiastowe wynurzenie.

Była to rzecz, której pragnął Gallery.

Kiedy okręt podwodny ukazał się na powierzchni, był już okrążony przez niszczyciele, które otworzyły ogień. Był on prowadzony z działek lekkiego kalibru i wywierając właściwy efekt psychologiczny nie mógł spowodować zatopienia U-boota. W powietrzu krążyły samoloty z lotniskowca.

Lange nie czekał dłużej. Padł rozkaz opuszczenia okrętu i otworzenia kingstonów w celu samozatopienia. Niemcy skakali do wody, rzucając jednocześnie gumowe tratwy. Ogień z niszczycieli nie słabł ani na chwilę. Eksplodujące granaty wyrzuciły za burtę rannego dowódcę i jego zastępcę. Niewiele czasu upłynęło i pokład był pusty; ogień ścichł, rozlegał się jedynie warkot patrolujących samolotów. Teraz na fali zjawił się kuter, który wiózł z lotniskowca oddział pryzowy. Miał on uniemożliwić zatopienie U-boota, przez zamknięcie kingstonów. Z peryskopu „U-505" powiała amerykańska bandera. Wkrótce rozpoczęło się holowanie, „Guadalcanal" kierował się na odległe o 2,5 tys. mil Bermudy.

☆

Holowanie udało się. „U-505" dotarł na Bermudy. W roku 1954 zaś odbył dalszą lądowo-morską podróż do Chicago, gdzie stoi do dzisiaj u progu Muzeum Wiedzy i Przemysłu.

Ciekawą rzeczą przy tym wszystkim jest jednak fakt, że atrakcyjny eksponat nigdy nie dotarłby do USA, gdyby Maschinengefreiter Ewald Felix, mieszkaniec Górnego Śląska, nie znał... języka polskiego.

Podróż na Bermudy nie przebiegała bowiem gładko; „U-505" na holu sprawiała Galleremu wiele kłopotu. Do najważniejszych należało stale powiększające się zanurzenie zdobyczy. U-boot powoli wprawdzie, ale wyraźnie tonął.

W tym czasie Ewald Felix zamknięty pod pokładem lotniskowca, razem z resztą wyłowionej załogi „U-505" zaczął rozmawiać po polsku z amerykańskim wartownikiem. (Najwidoczniej był to Amerykanin polskiego pochodzenia). Następnego dnia Felixa oddzielono od Niemców, a jeszcze dzień później kapelan okrętowy zakomunikował im, że Felix zmarł wskutek choroby żołądka.

Zastanawiającą jednak rzeczą był tutaj fakt, że od dnia zniknięcia Felixa „U-505" odzyskał normalną pływalność i zaczęły na nim pracować diesle, Ewalda Felixa widziano już zresztą później w czasie wojny w Stanach Zjednoczonych, jak również po wojnie widział go jeden z członków byłej załogi „U-505".

Tak więc, jakkolwiek komandor (obecnie admirał) Gallery ledwie wspomina w swoich pamiętnikach Felixa, to jednak nie ulega najmniejszej wątpliwości, że głównie Maschinengefreiter Felix pozwolił Galleremu uświetnić jego czyny tak efektowną pamiątką, jaką jest „U-505" w muzeum.

STATEK IMCO

Umowę w sprawie budowy tego statku podpisano dosyć dawno, bo w 1948 r. Wreszcie w marcu 1958 r. doczekał się on wodowania, a 6 stycznia 1959 r. rozpoczęto próbny rejs. Trwał on dwa tygodnie. Był dosyć burzliwy, jednak skończył się pomyślnie, pomimo że niektórzy członkowie załogi nie byli zbyt zadowoleni z konstrukcji statku i jego pierwszych wyników eksploatacyjnych.

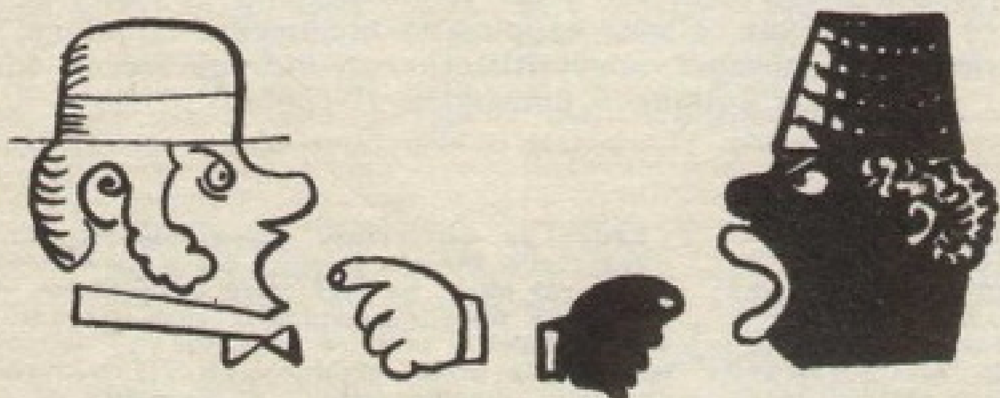
Międzynarodowa Morska Organizacja Doradcza ONZ — zwana w skrócie (od nazwy w języku angielskim) IMCO — ma służyć rozwojowi współpracy międzynarodowej w żegludze, szczególnie w odniesieniu do różnych zagadnień technicznych, jak bezpieczeństwo żeglugi, radiokomunikacja morska, pomiary statków itp.

Do pierwszego porozumienia w sprawie utworzenia takiej organizacji doszło na konferencji w Genewie w 1948 r. Uchwalono wtedy odpowiednią konwencję, której wejście w życie uzależnione było od ratyfikowania jej przez 21 państw, w tym przynajmniej 7 państw o tonażu powyżej 1 mln BRT. Ratyfikacja ta trwała... 10 lat. Wreszcie w styczniu br. zebrała się w Londynie I Sesja IMCO, która miała dosyć burzliwy przebieg, bowiem o honorowe miejsce we władzach nowej organizacji upominała się m. innymi Liberia, która w 1948 r. jako państwo morskie w ogóle nie istniała, a obecnie jest trzecią potęgą morską użyczając swojej „taniej" bandery tonażowi o pojemności ponad 10 mln BRT.

Na tym tle doszło do ostrego sporu między państwami „tanich bander" popieranymi przez jednego z głównych ich użytkowników, tj. przez Stany Zjednoczone, a tradycyjnymi państwami morskimi z Zachodniej Europy.

Zapewne obawiając się dalszych ostrych spięć (Liberia i Panama zapowiedziały odwołanie się do Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w Hadze), kierownictwo IMCO obrało kurs prowadzący umiarkowaną szybkością na spokojniejsze wody. W tym celu postanowiono zajmować się przede wszystkim problemami technicznymi i... nie odbywać zbyt często sesji ogólnych (termin następnej ustalono na 1961 rok).

„Załoga" IMCO obejmuje ponad 30 państw, w tym wszystkie państwa o największej flocie handlowej. Z państw socjalistycznych członkiem IMCO jest tylko Związek Radziecki.



Gunung Dżati



Każdy pobożny muzułmanin musi chociaż raz w życiu odbyć pielgrzymkę do Mekki. Fakt ten jest od dawna podstawą dużego ruchu pasażerskiego skierowanego do portu Dżidda na Morzu Czerwonym, skąd niedaleko już do świętego miasta wyznawców proroka Mahometa. Do niedawna przewozy muzułmańskich pielgrzymów odbywały się niemal wyłącznie w międzypokładach statków towarowych, bez zapewnienia warunków wygody i higieny, szczególnie potrzebnych w klimacie tropikalnym.

Obecnie postęp zaczyna wkraczać i do tej dziedziny przewozów pasażerskich. Angielskie przedsiębiorstwo żeglugowe Blue Funnel Line zakupiło w listopadzie ub. roku dawny wojskowy transportowiec „Empire Orwell" (18.036 BRT) i po odpowiedniej przebudowie skieruje go do przewozu pielgrzymów mahometańskich z Indonezji. Tak wielki i doskonale wyposażony statek będzie prawdziwym „flagowcem" we flocie transportującej pielgrzymów do Mekki.

Na wniosek organizacji „Musi", która urządza pobożne pielgrzymki z Indonezji do Arabii, statek otrzyma nazwę „Gunung Dżati". Nazwą tą zostanie uczczona pamięć nabożnego Hadżi, muzułmanina, który przed wiekami przyczynił się do wprowadzenia islamu w Zachodniej Jawie i stał się postacią legendarną dla mahometan całego świata.

„Gunung Dżati" będzie mieścić 106 pielgrzymów w kabinach pierwszej klasy oraz 2 tysiące pielgrzymów w dawnych pomieszczeniach do transportu wojska, wyposażonych w odpowiednią ilość baleh-baleh, to znaczy łóżek. Specjalną uwagę zwrócono na należyte oświetlenie i wentylacje pomieszczeń pasażerskich. Na jednym z pokładów statku będzie znajdować się Muszolla, czyli meczet, na innym — kino, gdzie będą wyświetlane filmy o stosownej treści.

Władze indonezyjskie okazały duże zainteresowanie nowym statkiem do przewozu pielgrzymów i udzieliły wielu wskazówek dotyczących wyposażenia i dekoracji pomieszczeń pasażerskich. Chodzi o to, aby w niczym nie urazić subtelnych uczuć religijnych pobożnych pasażerów, a jednocześnie dać im możność wykonywania wszelkich rytuałów przepisanych obrządkiem oraz brania udziału w zbiorowych ceremoniach.



SPRAWY

Zakładnicy o chlebie i wodzie

Jeszcze przed niespełna 200 laty panowały na morzach stosunki, o których my dzisiaj mamy już tylko słabe wyobrażenie. Na porządku dziennym było wtedy zagarnianie statków handlowych przez nieprzyjacielskich kaprów, co nierzadko pociągało za sobą ruinę finansową armatora, oraz nieopisane cierpienia załóg w ówczesnych nieludzkich warunkach więziennych. Z drugiej strony — każdy zdobyty statek stawiał zwycięskiego kapra przed szeregiem trudnych do rozwiązania problemów. Musiał on kompletować załogę, która by przeprowadziła zdobycz do zaprzyjaźnionego portu, gdzie z kolei musiał mieć zaufanego agenta pośredniczącego w sprzedaży statku i ładunku. Z uwagi na związane z tym wszystkim trudności, kaprowie często puszczali wolno zdobyte statki, w zamian za wystawione przez kapitana pisemne zobowiązanie wpłacenia umówionej sumy w określonym miejscu i terminie. W celu zabezpieczenia swych pretensji, zdobywca statku zwykle zatrzymywał jednego z oficerów, jako



zakładnika. System nakładania okupu stanowił dla obu stron najszybsze i najkorzystniejsze załatwienie sprawy, toteż był bardzo często stosowany i warunków jego na ogół ściśle przestrzegano.

Zdarzało się naturalnie od czasu do czasu, że przyjęte zobowiązania nie były honorowane. Najgorzej wychodzili na tym zakładnicy, o czym może świadczyć następująca historia.

W 1709 roku brytyjski statek „Flying Fame" został schwytany na morzu przez francuskiego kapra. Po podpisaniu umowy w sprawie okupu, jeden z oficerów nazwiskiem Mills sam zgodził się być zakładnikiem. Na pokładzie kaperskiego okrętu przewieziono go do Francji i osadzono w więzieniu w Brest. Niestety, właściciel statku ani myślał wpłacić umówionego okupu, jak również nie zatroszczył się o swego oficera. Pozostawiony na pastwę losu Mills przez 12 lat był więźniem w Brest, głodując tam na więziennym „przydziale", który składał się głównie z chleba i wody. Dopiero przy okazji jakiejś amnestii wydostał się na wolność.



Inny podobny przypadek miał miejsce w 1761 roku, kiedy francuski okręt kaperski „L'Audacieuse" zatrzymał dwa angielskie statki handlowe „Hampshire" i „Deborah". Tym razem dwaj nieszczęśliwi zakładnicy zmarli we francuskim więzieniu, nie doczekawszy się wpłaty okupu, ani wyzwolenia z niewoli.

Należy przypuszczać, że słaba strona całego systemu, jaką było poleganie na solidności strony przyjmującej zobowiązanie, musiała często dawać się we znaki i w końcu doprowadziła do zaniechania tego zwyczaju. W okresie wojen napoleońskich system nakładania okupu na zdobyte statki nie był już prawie wcale stosowany.

WYSPA zapomniana przez świat

W eterze rozległo się dramatyczne wołanie o pomoc. Sygnały pochodziły z uszkodzonego przez sztorm szkunera, który dryfował bezwolnie kilka mil od celu swojej podróży — maleńkiego atolu na Pacyfiku, znanego jako wyspa Clipperton. Na szczęście sygnał odebrano, wysłano pomoc i tak zakończyła się ekspedycja grupy krótkofalowców, mająca na celu znalezienie i zbadanie „wyspy zapomnianej przez świat". Tak bowiem nazwano Clipperton z powodu tragicznego losu tych, którzy mieszkali na niej w okresie I wojny światowej.

Wyspa położona samotnie, około 2000 mil na zachód od Kanału Panamskiego jest niczym więcej jak płaskim, wąskim pierścieniem koralowym, otaczającym lagunę. Jej najwyższy punkt — skała wyglądająca z dużej odległości jak płynący statek — wznosi się zaledwie na 62 stopy ponad powierzchnię morza.



BALLADA O ZŁOŚLIWYM PIRACIE

Wydaje się nie podlegać wątpliwości, że dzwon był pierwszym instrumentem używanym do dźwiękowego przesyłania na odległość sygnałów o niebezpieczeństwie. Dziś niepodobna już dociec, kiedy i gdzie po raz pierwszy zawieszono dzwon na wybrzeżu, aby ostrzegać żeglarzy przed nieszczęściem czyhającym na nich wśród kipieli. W literaturze angielskiej temat ten został unieśmiertelniony przez Roberta Southey w balladzie pt. „The Inchscape Rock". Oto opowiedziana nowoczesnym językiem treść tej ballady, zaliczającej się do rzędu klasycznych utworów literatury marynistycznej.

Na wschód od wyspy May, w odległości 12 mil od stałego lądu, na Oceanie Germańskim (tj. Morzu Północnym) znajduje się wielka skała nazywana Inch Scape, która kryje się pod wodą w czasie każdego przypływu i stanowi wówczas wielkie niebezpieczeństwo dla żeglugi. W dawnych czasach na skale tej znajdował się dzwon zawieszony na słupie. Pod uderzeniem fal morskich dzwon wydawał stałe dźwięki, ostrzegając z dala żeglarzy. Dzwon umieścił na skale i opiekował się nim pewien opat z Aberbrothock.

Zdarzyło się, że przy pięknej pogodzie przepływał tamtędy na swoim okręcie znany w okolicy pirat morski. Z nudów, albo może będąc „pod gazem", umyślił sobie zrobić na złość opatowi. Nie namyślając się wiele zniszczył całe urządzenie i chyłkiem odpłynął, rad z wyrządzonej szkody. Lecz za ten nierozważny czyn dosięgła złego pirata nie rychła, ale sprawiedliwa kara. W rok później, płynąc w czasie silnego sztormu, rozbił się i marnie zginął właśnie na tej samej skale.



Praktyczne zastosowanie dzwonów do celów sygnalizacji morskiej rozpoczęło się we wczesnych latach XIX stulecia. Pierwsze takie urządzenie zainstalowano w 1811 roku przy latarni Poolberg w ujściu rzeki Liffey w Dublinie. Aż do lat sześćdziesiątych ub. wieku ilość czynnych dzwonów sygnałowych stale wzrastała. W miarę jednak pojawiania się bardziej sprawnych urządzeń akustycznych, prymitywne dzwony zaczęły tracić znaczenie. Zarzucano im m. in., że przy największych rozmiarach dzwonu dźwięk, nawet z wiatrem, nie rozchodzi się dalej, niż w promieniu 12 mil, a pod wiatr zasięg nie przekracza ćwierci mili.

W dzisiejszych czasach nieliczne istniejące jeszcze dzwony sygnałowe są już tylko reliktami przeszłości. Miejsce ich w nowoczesnej sygnalizacji morskiej zajęły radary i inne cuda elektroniki.

CIEKAWE

ilustr. Jerzy Flisak

Artystyczny „konik" norweskiego armatora

Norweskie przedsiębiorstwo żeglugowe Fred Olsen & Co. znane jest ze swego upodobania do zewnętrznej dekoracyjności statków. W 1936 roku wskrzesiło ono stary zwyczaj ozdabiania statków figurami dziobowymi. Artystyczne fanaberie norweskiego armatora nie znalazły na ogół naśladowców, toteż jednostki floty Olsena są jedynymi chyba statkami we współczesnej flocie handlowej, których dzioby zostały ozdobione olbrzymimi kolorowymi rzeźbami.

Trzeba stwierdzić, że Olsen nie lubi szablonu i nie ustaje w poszukiwaniach nowych dróg artystycznego wyrazu zdobnictwa okrętowego. Dla swego nowego frachtowca, który otrzymał nazwę „Bonnard", polecił Olsen sporządzić figurę dziobową ze szklanej mozaiki. Dekoracja ta, którą zaprojektował wybitny rzeźbiarz Oivind Bast, ma wymiary 3 x 4 metry i składa się z 30 tysięcy kawałków różnobarwnego szkła weneckiego. Mozaika stanowi portret francuskiego malarza, Henryka Bonnard, którego nazwiskiem został ochrzczony statek.

Najnowszą jednostką floty Olsena jest duży zbiornikowiec „Borgny" (39.000 ton). Przy okazji dekorowania tego statku armator dał upust swemu umiłowaniu dzieł sztuki w stopniu, który zdumiał zarówno koła żeglugowe, jak i artystyczne. Czołowy artysta norweski, Jakub Weidermann został zaproszony, aby według swego uznania ozdobił burty zbiornikowca nowoczesną kompozycją malarską.

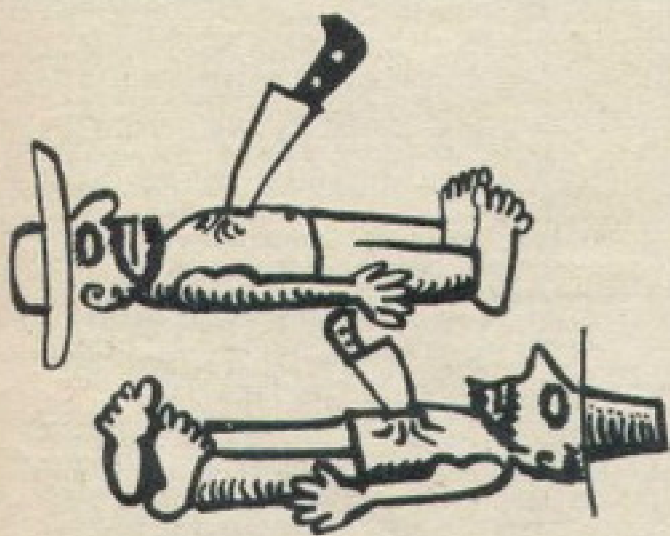
W rezultacie, na obu stalowych burtach pojawiły się malowidła ścienne o wymiarach ok. 25 metrów długości i 4 metry wysokości. Wzorując się na starych okrętach Wikingów, artysta zastosował przeważnie jasne odcienie kolorów żółtego i czerwonego, jak również kolory niebieski, zielony, biały i brązowy.

Robotnicy stoczniowi przyspawali do burt statku listwy, które służą do oddzielenia różnych kolorów, po czym pomalowali poszczególne pola farbami okrętowymi według założeń artysty. Złośliwi twierdzą, że ostateczny efekt przypomina wojenne maskowanie statku, ale artysta, jako przedstawiciel nowoczesnych kierunków malarstwa, dowodzi, że uzyskał właśnie to, co chciał wypowiedzieć.

Rzecznik przedsiębiorstwa Fred Olsen & Co. wyjaśnił, iż malowidło ma przedstawiać kolorystyczną impresję norweskiego krajobrazu gór i fiordów, z wielkim motylem unoszącym się nad żółtą plażą. Rzecznik nie podał jednak, ile to nowoczesne „szaleństwo armatora" kosztuje w wykonaniu i ile będzie kosztować w eksploatacji statku.

Na zapytanie, dlaczego zamiast malować krajobrazy na burtach, nie zrobiono figury na dziobie, rzecznik odparł, iż w otworze dziobowym zbiornikowca „Borgny" został umieszczony reflektor do nocnej nawigacji w Kanale Sueskim, co uniemożliwiło równoczesne zamontowanie rzeźby dziobowej. Tak więc konieczności techniczne spowodowały, że zbiornikowiec „Borgny" ma być pierwszym i chyba jedynym statkiem na świecie, który będzie nosił po morzach i portach oryginalne dzieło współczesnego malarstwa impresjonistycznego.





Pierwsze wieści o „fatum" ciążącym nad wyspą pochodzą z XVI w., kiedy to statek należący do hiszpańskiego zdobywcy Meksyku — Hernando Cortesa — dobił do niej, aby uzupełnić zapasy wody. Zaledwie marynarze znaleźli się na lądzie wynikła gwałtowna sprzeczka, która zakończyła się długą i krwawą bójką. Meksykańczycy nazwali atol „Isla de la Pasion" — wyspa namiętności.

Później wyspa została ponownie odkryta przez słynnego pirata Johna Clippertona, który używał jej jako kryjówki. Stąd operując napadał i obrabowywał przepływające statki. Od niego wyspa przyjęła nazwę.

Nikt w zasadzie nie interesował się atolem aż do roku 1858, kiedy to francuski okręt wojenny wysłał na ląd łódź, aby podnieść tam cesarską flagę Napoleona III. Francuska aneksja wywołała sprzeciw Meksyku. Później znowu o niej zapomniano aż do momentu, gdy w 40 lat później Francuzi ponownie posłali na wyspę okręt wojenny. Meksyk natychmiast odpowiedział wizytą uzbrojonego statku, lecz niczego nie osiągnął w dziedzinie ugruntowania swoich praw.

Następne komplikacje wynikły w 1906 r., gdy pewne brytyjskie towarzystwo otrzymało koncesję fosfatów na wyspie Clipperton.

Do kogo właściwie należała wyspa? Ażeby rozwiązać ten problem przekazano sprawę do rozstrzygnięcia królowi Włoch. Przemyślenie tej sprawy zabrało mu tylko... 22 lata, po czym przekazał wyspę Francji.

Tymczasem na Clipperton wydarzyła się tragedia. Gdy w sierpniu 1914 r. wybuchła I wojna światowa, na wyspie żyło około 30 mężczyzn, kobiet i dzieci. Większość mężczyzn zatrudniona była przy kopaniu fosfatów na eksport, resztę stanowił maleńki meksykański garnizon wojskowy. W regularnych odstępach czasu dostarczano im morzem zapasów żywności i innych niezbędnych rzeczy.





W „gorącym" okresie wydarzeń wojennych i wielkich niepokojów politycznych w samym Meksyku — wyspa została całkowicie zapomniana i statki przestały tam zachodzić. Po roku beznadziejnego wyczekiwania, dowódca garnizonu wraz z trzema mężczyznami dostatecznie silnymi do wiosłowania, zdecydował się na desperacki krok — dopłynięcie do stałego lądu, który znajdował się w odległości 675 mil. Nigdy więcej o nich nie słyszano...

Wkrótce potem potężny huragan zniszczył domy i latarnię morską. Latarnik nie mogąc utrzymać światła, co było ostatnią nadzieją zwrócenia uwagi przepływających statków na wyspę — nagle zwariował. Zabił pozostałych na wyspie mężczyzn i ogłosił się „królem" Clipperton, oznajmiając przy tym kobietom, że będą niewolnicami w jego haremie. Lecz i on zginął gwałtowną śmiercią, zabity siekierą w czasie snu przez jedną z kobiet, którą usiłował zniewolić.

Dopiero po 3 latach wegetacji i przymierania głodem pozostali przy życiu mieszkańcy wyspy zostali uratowani. Okręt amerykański „Yorktown" — „odkrył" w czasie patrolu wyspę zapomnianą przez świat. Na Clipperton było wówczas 11 osób — 3 kobiety i 8 dzieci. Tragiczne opowiadanie uratowanych przekazano prasie w Meksyku i St. Zjednoczonych. Lecz świat, ciągle jeszcze zajęty wojną, prawie nie zwrócił uwagi na tę „małą" tragedię.

W czasie ostatniej wojny wyspa była zamieszkana przez grupę meteorologów marynarki wojennej USA. W roku 1949 została ponownie opuszczona. Pozostało na niej kilka zrujnowanych budynków, zardzewiały stalowy falochron na końcu rafy i kilka torów z okresu „fosfatowego".

Ostatnio na wyspę usiłowali dotrzeć krótkofalowcy, chcąc zainstalować na niej małą stację transmisyjną. Lecz i oni zostali pokonani przez fatum ciążące nad Clipperton...



Sprawy WOJENNOMORSKIE

MARGINES HISTORYCZNY

WOJNA FRANCUSKO-PRUSKA (1870–1871)

KIEDY w sierpniu 1870 roku doszło do wybuchu wojny między Francją a niemiecką Unią Północną, stosunek sił morskich był zdecydowanie korzystny dla Francji. Ich przeciwnicy mieli zaledwie 3 okręty liniowe, 2 fregaty, 9 kanonierek, 1 awizo i 22 jednostki pomocnicze, podczas gdy flota francuska składała się z następujących okrętów parowo-żaglowych: 6 liniowców, 20 krążowników (fregat), 31 kanonierek, 11 awiz oraz ponad dwustu okrętów pomocniczych. Jednakże ta wielka flota odczuwała poważne braki uzbrojeniowe i w osprzęcie, a ponadto fatalnie zaciążyła nad nią gospodarka oszczędnościowa w okresie pokoju. Większość okrętów była w rezerwie, ich załogi urlopowane, zaś załogi czynne — słabo wyćwiczone. Temu, jak również stałym — od początku działań — niepowodzeniom sił lądowych, brakowi sprecyzowanego planu wojennego i ogólnemu chaosowi przypisać należy, że francuska flota nie przeprowadziła żadnej poważniejszej operacji, zwłaszcza operacji desantowej na Bałtyku, której Prusacy od początku się obawiali.

Lęk przed inwazją francuską na wybrzeżu bałtyckim był tak wielki, że niemieckie dowództwo zarządziło wszelkie akcje zabezpieczające. Pogaszono latarnie morskie i inne światła sygnalizacyjne, zaminowano dojścia do portów, ujść rzek i kanałów, wycofano pilotów z urzędów portowych, itd. Ale chociaż francuskie okręty wojenne wpłynęły na wody Bałtyku, to przecież o inwazji Francuzi w ogóle nie myśleli. Przeznaczyli oni do działań na Morzu Północnym i Bałtyku 14 okrętów pancernych (fregat i kanonierek) oraz liczne mniejsze jednostki; z tego 5 opancerzonych fregat działać miało na Bałtyku. Prusy skoncentrowały większość okrętów na Morzu Północnym, w Zatoce Jade, w utworzonej krótko przed wojną silnej bazie Wilhelmshaven. Na Bałtyku natomiast stacjonowały mniejsze jednostki, przeważnie znane z wojny duńskiej: „Grille" i małe kanonierki w Stralsundzie, „Nymphe" w Gdańsku i nowa korweta „Elisabeth" w Świnoujściu.



Korweta „Augusta" prowadziła przez kilka tygodni działania kaperskie w rejonie Gironde. 4 stycznia 1871 roku zatrzymała ona dwa statki francuskie i zatopiła jeden parowiec rządowy

Przeznaczona do działań na Bałtyku I eskadra francuska zwana „bałtycką", pod dowództwem wiceadmirała Bouet-Willaumez, przeszła 5 sierpnia Wielki Bełt i następnego dnia rozpoczęła blokadę Zatoki Kilońskiej. Natomiast II eskadra, wiceadm. Fourichon pojawiła się 9 sierpnia w Zatoce Helgolandzkiej i rozciągnęła blokadę wybrzeży Morza Północnego. Eskadra ta nie miała jednak okazji przejawić działalności bojowej, gdyż okręty przeciwnika nie dały ku temu okazji, w odróżnieniu od jednostek stacjonujących na Bałtyku. Tam już w sierpniu doszło do dwóch potyczek.

Dnia 17 sierpnia 1870 „Grille", znajdująca się na rozpoznaniu na północ od Rugii, natknęła się na francuską kanonierkę, a później na całą eskadrę, która natychmiast rzuciła się za nią w pościg. Koło przylądka Wittow „Grille" uzyskała wsparcie ogniowe flotylli kanonierek, po czym wspólnie wycofały się na płytkie wody za przylądkiem Dornbusch. Fregaty francuskie, nie chcąc wejść na mieliznę, musiały zaniechać pościgu. Pięć dni później ta sama eskadra napotkała w Zatoce Gdańskiej patrolującą „Nymphe" i ścigała ją — również bezskutecznie — aż do Wisłoujścia.

We wrześniu, eskadra francuska nie znajdując przeciwnika na morzu wycofała się w zachodnią część Bałtyku, do Zatoki Kjöge, i wysyłała jedynie pojedyncze okręty na patrolowanie wybrzeży pomorskich. Wojna francusko-pruska na morzach europejskich zaczynała już wyraźnie przygasać. Wkrótce obie eskadry francuskie zaprzestały blokady i powróciły do swych baz, gdzie większość okrętów unieruchomiono, załogi skierowano do formacji lądowych, a artylerię — do obrony Paryża i innych miast.

(jot-pe)



NORWESKA MARYNARKA WOJENNA

TRZON floty norweskiej stanowi pięć ex-angielskich niszczycieli. Cztery z nich — **„Bergen"** (ex „Cromwell"), **„Oslo"** (ex „Crown"), **„Stavanger"** (ex „Crystal") i **„Trondheim"** (ex „Croziers") — to względnie nowoczesne jednostki brytyjskiego typu „C", zbudowane w latach 1943—46. Ich wyporność wynosi 1710 (2640) ton, szybkość 34 węzły, uzbrojenie składa się z 4 dział przeciwlotniczych 114 mm, 6 działek plot. 40 mm, 4 wyrzutni torpedowych 533 mm i 4 miotaczy bomb głębinowych, zasięg — 2800 mil morskich przy 20 węzłach, moc turbin — 40 000 KM, wymiary 110 × 10,9 × 3,0 m, załoga 241 ludzi. Piąty niszczyciel **„Stord"** (ex „Success") jest jednostką nieco starszą (zbud. 1942—43), należącą do brytyjskiego typu „S". Jego charakterystyka jest następująca: wyporność 1796 (2665) ton, 4 działa 120 mm, 4—40 mm plot., 4—20 mm plot., 8 wyrzutni torpedowych 533 mm, 4 miotacze b. g., 209 ludzi — reszta danych jak „Bergen". Przewiduje się, iż jeszcze w br. „Stord" oddany zostanie na złom. Prowadzone są natomiast pertraktacje z USA na temat wypożyczenia 2 niszczycieli.

Grupa eskortowców (fregat) składa się we flocie norweskiej z 16 jednostek. Cztery z nich to ex-angielskie niszczyciele eskortowe typu „Hunt" (zbud. w latach 1940—42). Są to: **„Narvik"** (ex „Glaisdale") — typ „Hunt III", 1230 (1550) ton, 25 węzłów, 4 działa 102 mm plot., 3—40 mm plot., 2—20 mm plot., 2 wyrzutnie torp. 533 mm, 2 miotacze b. g., zasięg 3700 mil przy 14 w., 19000 KM, 85 × 9,8 × 2,4 m 185 ludzi: dalej — **„Arendal"** (ex „Badworth"), **„Haugesund"** (ex „Beaufort") i „Tromsö" (ex „Zetland"); należą one do typu „Hunt II" — 1217 (1554) ton, 25 węzłów, 6—102 mm plot., 2—40 mm plot. 4—20 mm plot., 2 miotacze b. g. (2 ostatnie uzbr. 4—102 mm plot., 4—40 mm plot., 2 podwójne moździerze b.g. typu „Squid") — reszta danych jak „Narvik".

Dalsze trzy eskortowce to otrzymane w ubiegłym roku ex-kanadyjskie fregaty zmodernizowanego typu „River" — **„Draug"** (ex „Penetang"), **„Garm"** (ex „Toronto") i **„Troll"** (ex „Prestonian"): rok bud. 1942—45, 1570 (2249) ton, 20 węzłów, 2 działa 102 mm, 6—40 mm plot., 2 moździerze b.g. typu „Squid", 9500 mil przy 12 w., masz. par. 5500 KM, 92 × 11,1 × 3,9 m, 140 ludzi.

Pojedynczą jednostką jest eskortowiec **„Haakon VII"**, ex-amerykański tender lotniczy „Gardiners Bay", typu „Barnegat". Zbudowany w latach 1942—45 ma on 1760 (2880) ton wyp., 18 węzłów, 1 działo 127 mm i 5—40 mm plot., 6000 KM, 95 × 12,5 × 3,7 m, 215 ludzi.

Dwie nabyte ostatnio korwety brytyjskiego typu „Castle" (ex „Farnham Castle" i „Lancaster Castle", r. bud. 1943—45, 1100 ton, 16 węzłów, 1 działo 102 mm, 2—40 mm plot., 9500 Mm przy 10 w., 2750 KM, 77 × 11,2 × 4,1 m) służyć będą prawdopodobnie jako okręty meteorologiczne na Atlantyku, z cywilnymi załogami. Zastąpią one dwie jednostki pełniące tę służbę obecnie — korwety **„Polarfront I"** i **„Polarfront II"** (ex-brytyjskie jednostki typu „Flower", rok bud. 1940—42, 1060 ton, 16 węzłów, 7000 Mm przy 10 w., 2750 KM, 62 × 10,4 × 4,3 m, 46 ludzi).

Pozostałe eskortowce norweskie to cztery dawne torpedowce, własnej przedwojennej budowy: **„Tor"**, **„Balder"**, **„Odin"** i **„Gyller"**. Zbudowane w latach 1937—40, okręty te wpadły podczas wojny w ręce niemieckie i służyły w „Kriegsmarine" pod nazwami „Tiger", „Panther", „Leopard" i „Löwe". Ich obecna charakterystyka jest następująca: ok. 590 ton, 25 węzłów, 3 działa 76 mm, 2 działka 40 mm plot., 1 miotacz pocisków głęb. typu „jeż", 4 miotacze b.g., 1500 Mm przy 15 w., 12500 KM, 74 × 7,8 × 2,1 m, 96 ludzi. Cała ta seria przekazana zostanie w niedługim czasie na złom.

Okrętów podwodnych posiada Norwegia osiem. Trzy z nich są zdobycznymi jednostkami poniemieckimi, typu VII C. Są to — **„Kaura"** (ex U 995), **„Kya"** (ex U 926) i **„Kynn"** (ex U 1202): rok bud. 1941—43, wyporność 769 (1070) ton, szybkość 17/7,5 węzła, 5 wyrzutni torp. 533 mm, zasięg na pow. 6500 Mm przy 12 w. 2800/750 KM, 67 × 6,2 × 4,8 m, 44 ludzi.

Dalsze cztery norweskie okręty podwodne — to ex-brytyjskie jednostki typu „V", zbudowane w latach 1942—44. Ich nazwy brzmią: **„Utsira"** (ex „Variance"), **„Utstein"** (ex „Venturer"), **„Utvaer"** (ex „Viking") i **„Uthaug"** (ex „Votary"); charakterystyka jest następująca: 545/735 ton, 13/9 węzłów, 4 wyrzutnie torp. 533 mm, 4500 Mm przy 10 w., 800/760 KM, 63 × 4,9 × 3,9 m, 37 ludzi. Ostatni z okrętów podwodnych — **„Ula"** (ex „Varne") — należy do brytyjskiego typu „U". Ma on 540/730 ton, 11/10 węzłów, zasięg na pow. 3700 Mm przy 10 w., 625/825 KM, 62 m długości — reszta danych jw. Cała piątka została poddana w latach 1955—56 modernizacji.

Z sześciu małych stawiaczy min dwa — **„Vale"** i **„Vidar"** — są przebudowanymi, ex-amerykańskimi barkami desantowymi typu LSM (r. bud. 1945, 500 ton, 12 węzłów, 8—40 mm plot., 6—20 mm plot., 2880 KM, 62 × 10,4 × 2,5 m, 73 ludzi); dwa dalsze — **„Reynöysund"** i **„Vargsund"** — podobnie przebudowanymi barkami desantowymi pochodzenia angielskiego (typ LCT 4, 350 ton, 8 węzłów, 2—20 mm plot., 1000 KM, 57 × 11,8 × 1,6 m); zaś dwa ostatnie — **„Otra"** i **„Rauma"** — należą do przedwojennych jednostek norweskich (r. bud. 1939—40 355 ton, 13,5 węzła, 1—76 mm, 2—20 mm plot., 900 KM, 51 × 7,2 × 3,5 m, 28 ludzi).

Z czterech trałowców floty dwa należą do amerykańskiego typu „Agile"; są to — **„Lagen"** (ex MSO 498) i **„Namsen"** (ex MSO 499), zbud. w latach 1954—55 wyporność 665/900 ton, 13,5 węzła, 1 działko 40 mm plot., 2400 mil przy 12 w., 1600 KM, 56 × 10,7 × 2,8 m, kadłuby drewniane, 85 ludzi. Pozostałe dwa to ex-brytyjskie jednostki typu „Bangor" — **„Glomma"** (ex „Bangor") i **„Tana"** (ex „Blackpool"). Zbudowane zostały w latach 1939—41, mają po 590 (690) ton, 16 węzłów, 1 działo 76 mm, 1—40 mm plot. 2—20 mm plot. 2 miotacze b.g., 2000 KM, 49 × 8,6 × 2,6 m, 60 ludzi.

Z czternastu drewnianych trałowców bazowych, siedem zbudowanych w latach 1952—56 częściowo w USA, częściowo zaś w Norwegii, należy do amerykańskiego typu „Bluebird". Są to okręty: **„Sauda"**, **„Sira"**, **„Kvina"**, **„Ogna"**, **„Tista"**, **„Utla"** i **„Vassa"** — wyp. 370 (405) ton, 13,5 węzła, 2 działka 20 mm plot., 2500 mil przy 10 w., 880 KM, 44 × 8,1 × 2,6 m, 38 ludzi. Pozostałe siedem — to jednostki amerykańskiego typu YMS zbudowane w czasie wojny i przeznaczone do kasacji.

Dwa drewniane trałowce — **„Orkla"** i **„Vefsna"** — należą do brytyjskiego typu MMS II (r. bud. 1944, 355 t, 11 węzłów, 2—20 mm plot. 4000 Mm przy 9 węzłach, 500 KM, 42,6 × 7,9 × 3,3 m, 19 ludzi). Służą one jako okręty eksperymentalne.

W budowie znajduje się seria 7 kutrów torpedowych typu **„Nasty"**: wyporność 68 ton, szybkość 40 węzłów (w rzeczywistości znacznie większa), 2 działka 40 mm plot., 4 wyrzutnie torp. 533 mm, 6200 KM (silniki typu Napier-Deltic), długość 24 m, szerokość 7,3 m.

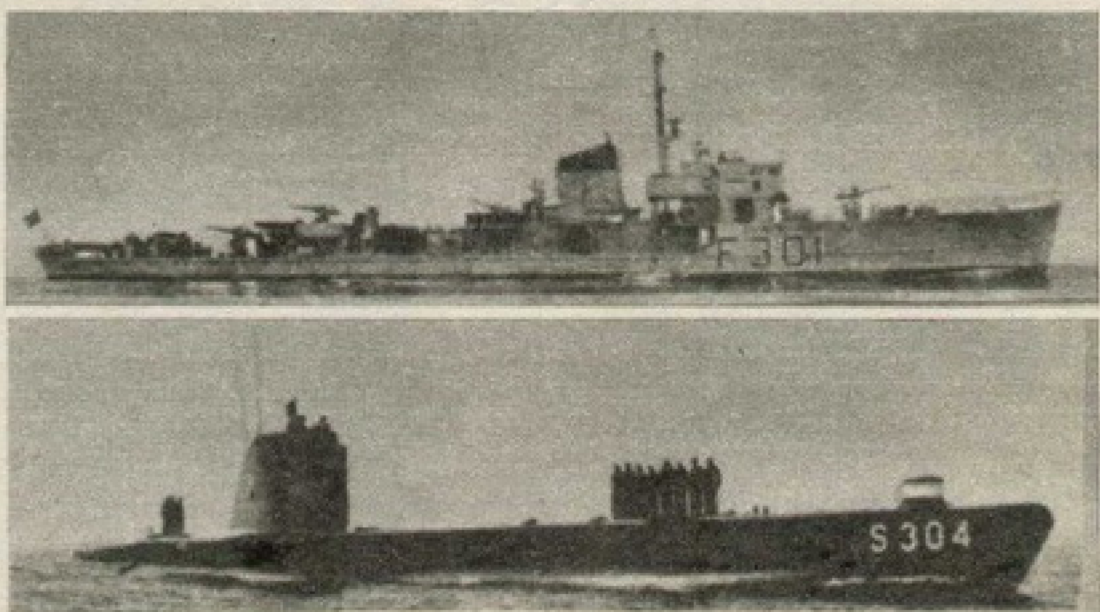
Prócz ww serii Norwegia posiada 24 kutry torpedowe. Sześć z nich, typu **„Rapp"**, zbudowanych zostało w latach 1951—56 (72 tony, 40 węzłów, 1—40 mm plot., 1—20 mm plot., 4 w. t. 533 mm, 4800 KM, 26,5 × 6,1 × 1,5 m, 18 ludzi). Dziesięć typu **„Hai"** należy do amerykańskiego typu „Elco" (zbud. ok. 1944, 45 ton, 40 węzłów, 4—20 plot., 2 w. t. 533 mm, zasięg 1000 mil przy 20 w., 4050 KM, 24,5 × 6,3 × 1,8 m, 17 ludzi). Osiem kutrów typu **„Falk"** (r. bud. ok. 1943), przeznaczonych do kasacji, należy do angielskiego typu „Fairmile D" (91 ton, 31 węzłów, 2—40 mm plot. 2—20 mm plot., 2. w. t. 533 mm, 700 mil przy 31 w., 4800 KM, 35,1 × 6,5 × 1,6 m, 30 ludzi).

3 ex-amerykańskie ścigacze o. p. typu SC — **„Hessa"**, **„Hitra"** i **„Vigra"** — zbud. w latach 1942—43, również oddane zostaną w rb. na złom. Okręty te mają po 110 ton, 19 węzłów, 1 działko 40 mm plot., 4—20 mm plot., bomby głęb., zasięg 2000 mil przy 10 w., 1500 KM, 33,7 × 5,7 × 2,0 m, 23 ludzi.

Z jednostek pomocniczych i specjalnych wymienić należy: okręt warsztatowy **„Ellida"** (ex-ameryk. okręt desantowy typu LST, r. bud. 1943, przebud. 1952, 3800 ton, 11 węzłów, 12—40 mm plot., 12—20 mm plot.); okręt macierzysty dla kutrów torpedowych **„Valkyrien"** (statek pasażerski zbud. w r. 1912, przebud. 1953, 1500 ton, 12 węzłów, 1 działo 76 mm, 30—40 mm plot.); okręt macierzysty **„Sarpen"** (512 ton, 16 węzłów, 3—20 mm plot.), okręt szkolny hydrolokacji **„Pingvin"** (201 ton) oraz jacht królewski **„Norge"** (ex-angielski „Philante", r. bud. 1937, 686 ton, 17 węzłów). W budowie znajduje się 1 lodołamacz.

J. M.

POWYŻEJ: niszczyciel „Trondheim". PONIŻEJ: eskortowiec „Gyller" oraz okręt podwodny „Uthaug" po modernizacji.



Z ŻYCIA FLOT ZAGRANICZNYCH

NIEMIECKA REPUBLIKA FEDERALNA

Budowa kutrów torpedowych. Na przestrzeni lutego i w początkach marca „Bundesmarine" przejęła od stoczni Lürssen w Vegesack następujące kutry torpedowe po 140 ton z serii 40 jednostek typu „Jaguar": „Albatros", „Kondor", „Greif" (dla II Schnellbootgeschwader w Wilhelmshaven) oraz „Löwe" (dla III Schnellbootgeschwader we Flensburgu). W tym samym czasie współuczestnicząca w realizacji tej serii stocznia Kröger w Rendsburgu zwodowała czwarty z kolei okręt o nazwie **„Habicht"**. Podano również nazwy dwóch dalszych kutrów torpedowych, które stocznia ta zwoduje w najbliższym czasie. Brzmią one: **„Sperber"** i **„Kormoran"**.

Przejęcie dalszych okrętów od W. Brytanii. W drugiej połowie lutego odbyła się w Kilonii uroczystość podniesienia bandery NRF na trzecim z kolei okręcie przekazanym „Bundesmarine" przez W. Brytanię. Jest nim fregata „Flamingo" (r. bud. 1939, 1470 ton, 18 węzłów, 4 działa 102 mm plot., 2—40 mm plot., 91 m dług., 180 ludzi), która otrzymała nazwę **„Graf Spee"**. W związku z tym doszło do interpelacji w parlamencie brytyjskim, gdyż jak wiadomo poprzedni niemiecki okręt o tej nazwie



zadał poważne straty brytyjskiej flocie i zanim uległ samozatopieniu w Montevideo spowodował śmierć wielu angielskich marynarzy. Fregata „Graf Spee" wraz z przejętym wcześniej bliźniaczym okrętem „Admiral Hipper" (ex „Actaeon") służyć będą w „Bundesmarine" jako okręty szkolne (Kadettenschulschiffe). Na zdjęciu obok: dwa pierwsze z siedmiu nabytych w W. Brytanii okrętów — fregata „Admiral Hipper" oraz niszczyciel eskortowy „Gneisenau" (ex „Oakley"). Cztery pozostałe jednostki przejęte będą w najbliższym czasie.

*

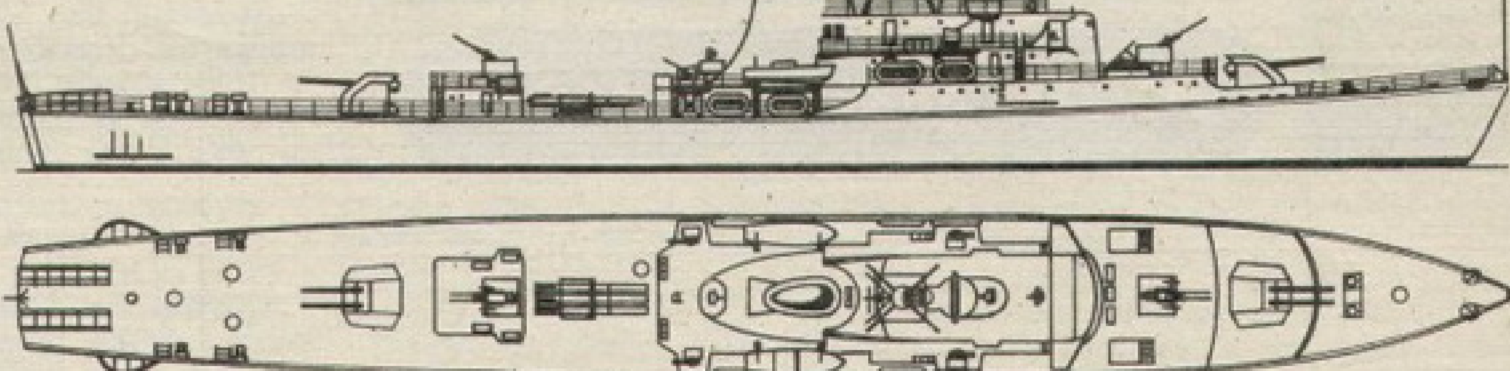
Zamówienie pierwszych okrętów podwodnych. Stoczni Howaldtwerke w Kilonii powierzono budowę 12 zaplanowanych okrętów podwodnych o wyporności ok. 350 ton i długości 42 m. Będzie to rozwinięcie jednostek wojennej budowy typu XXIII, z których dwie („Hai" i „Hecht") — podniesione z dna — służą w „Bundesmarine" jako okręty szkolne. Jednostki z pierwszej po wojnie serii, zapoczątkowującej po raz trzeci niesławnej pamięci niemiecką broń podwodną, zaczną wchodzić do służby już z początkiem 1960 roku. Jednocześnie w stoczni Atlas Werke w Bremie zamówiono dla celów ćwiczebnych i badawczych kilka zupełnie małych okrętów podwodnych, po ok. 100 ton wyporności.

*

Jednostki wycofane ze służby. W związku z napływem ze stoczni nowych jednostek, wycofano ostatnio ze służby w „Bundesmarine" kilka starszych okrętów, wojennej budowy. Są to kutry trałowe po 140—150 ton (R-boote) o nazwach — „Capella", „Mars", „Pollux" i „Spica". Wycofano również należącą do tego samego typu jednostkę OT 1, służącą dotychczas jako okręt szkolny hydrolokacji. Ze starych R-bootów pozostaje jeszcze we flocie ponad 20 jednostek, ale — prawdopodobnie — w miarę wchodzenia do służby nowych szybkich trałowców z serii 30 typu „Schütze", będą one bieżąco wycofywane.

WSPÓŁCZESNE OKRĘTY WOJENNE ŚWIATA (8)





WENEZUELA

6 niszczycieli (szybkich fregat) typu „Almirante Clemente": ALMIRANTE CLEMENTE, JOSÉ MORAN, JUAN JOSÉ FLORES, ALMIRANTE LUIS BRION, ALMIRANTE JOSÉ GARCIA, GENERALE JOSÉ DE AUSTRIA; zbudowane w latach 1954—57 w stoczni Ansaldo, Livorno (Włochy); wyporność standard 1 050 (wg innych danych 1 150) ton, wyporność bojowa 1 300 ton, szybkość 32 węzły, uzbrojenie: 4 działa przeciwlotnicze 102 mm w dwóch podwójnych lekkich wieżach, 4 działka przeciwlotnicze 40 mm w dwóch podwójnych zespołach, 8 działek plot. 20 mm w czterech podwójnych zespołach, 3 wyrzutnie torpedowe 450 mm (533 mm) w jednym zespole, 2 miotacze pocisków głębinowych typu „jeż", 4 miotacze bomb głębinowych, 2 zespoły turbin parowych o łącznej mocy 24 000 KM, zasięg 2 800 mil morskich przy 18 węzłach, 4 000 mil morskich przy 15 węzłach, wymiary: długość — 98 m, szerokość — 10,8 m, zanurzenie — 2,6 m, załoga ok. 170 ludzi.

Uwagi: Typowa włoska konstrukcja, odznaczająca się piękną, nowoczesną sylwetką. Określane również jako „lekkie niszczyciele". Dwie dalsze jednostki typu „Almirante Clemente" zbudowała we Włoszech w latach 1956—58 INDONEZJA. Noszą one nazwy: **„Surapat."** i **„Iman Bondjol"**. Główna różnica polega na uzbrojeniu: okręty te posiadają po 6 działek 40 mm plot. (3 × II) i prawdopodobnie po 2 potrójne moździerze bomb głębinowych typu „Squid", zamiast miotaczy typu „jeż". Dziewiątą jednostkę typu „Alm. Clemente", zbudowaną z funduszów NATO, otrzymała w r. 1957 PORTUGALIA. Okręt nosi nazwę **„Pero Escobar"** i różni się nieco większą wypornością oraz uzbrojeniem: 1250 (1600) ton, 2 działa 76, 2 działka plot. 40 mm, 4 działka plot. 20 mm, 3 wyrzutnie torp. 533 mm, 2 potrójne moździerze b. g.

HISZPANIA

Wodowanie niszczyciela. Stocznia Bazan w Ferrol zwodowała drugi z serii trzech niszczycieli typu „Oquendo", budowanych od roku 1951. Nowa jednostka otrzymała nazwę **„Roger de Lauria"**. Początkowo seria miała liczyć 9 okrętów, ale zredukowano ją do trzech z braku kredytów. Budowa przebiega bardzo ślamazarnie: prototyp serii **„Oquendo"**, zwodowany w r. 1956, nie wszedł dotąd do służby, zaś ostatni z okrętów — **„Marqués de la Ensenada"** znajduje się jeszcze na pochylni. Oficjalnie w/w niszczyciele klasyfikowane są jako „szybkie fregaty". Ich wyporność wynosić będzie 1893 (2893) ton, wzgl. wg innych źródeł — 1943 (2680) ton. Wymiary — 116,5 m długości, 11 m szerokości, 3,85 m zanurzenia. Turbiny parowe o mocy 60 000 KM mają zapewnić szybkość 38—39 węzłów. Zasięg wyniesie 4500 mil morskich przy 20 węzłach, załoga liczyć będzie 260 ludzi. Uzbrojenie składać się będzie prawdopodobnie ze sprzętu amerykańskiego, mianowicie 4 dział 127 mm plot., w dwóch lekkich wieżach, 8 działek 40 mm plot. (2 × IV) oraz broni przeciw o. p.

PRZEKRÓJ POGLĄDOWY POLSKIEGO NISZCZYCIELA „ORKAN"

Opracował Stanisław Woźniak

OBJAŚNIENIA: 1 — ster; 2 — jedna ze śrub napędowych, 3 — wał śrubowy, 4 — magazyn torped, 5 — mesa, 6 — komory amunicyjne, 7 — kabiny oficerskie, 8 — zbiorniki paliwa, 9 — przedział przekładni i łożysk oporowych wałów, 10 — przedział turbin napędowych, 11 — przedziały kotłowni, 12 — luk powietrzny, 13 — dmuchawy, 14 — rusznikarnia, 15 — mesa podoficerska, 16 — pomieszczenia załogi, 17 — wyrzutnie bomb głębinowych, 18 — miotacze bomb głębinowych, 19 — działka przeciwlotnicze 20 mm, 20 — tratwa ratunkowa, 21 — lekkie wieże z działami 120 mm, 22 — radionamiernik, 23 — działo przeciwlotnicze 102 mm, 24 — reflektor, 25 — zapasowe stanowisko dowodzenia, 26 — poczwórna wyrzutnia torpedowa, 27 — zespół czterech sprzężonych działek przeciwlotniczych 40 mm, 28 winda łodziowa, 29 — łódź wiosłowa, 30 — łódź motorowa, 31 — wieżyczka docelownika, 32 — pomost sygnałowy, 33 — pomost bojowy.



„Znaczy Kapitan"

NAPISAŁ KAROL BORCHARDT



Znów razem

Straszny sen. Szaleje wojna. Nasz transatlantyk „PIŁSUDSKI", na którym jestem starszym oficerem, stoi zakotwiczony u wybrzeży któregoś z państw alianckich. Szykujemy statek do spełnienia nie znanej nam dokładnie misji, otoczonej głęboką tajemnicą.

Wyczuwamy z kapitanem, że na statku jest jakaś tajna organizacja, która stara się sparaliżować wszystkie nasze przygotowania. Wrażenie to potęguje się z każdym dniem, który zbliża nas do wyruszenia w podróż, ale nie możemy uchwycić nic konkretnego...

Zmęczony całodziennym doglądaniem robót przygotowawczych położyłem się o zachodzie słońca w ubraniu na tapczanie w kabinie. Naraz instynktownie wyczułem, że ktoś jest w kabinie. Na wpół senny poczułem, że ów ktoś wciska mi w rękę kartkę papieru i w tej samej chwili usłyszałem szelest zamykanych drzwi na korytarz. Zeskoczyłem szybko z tapczanu i zapaliłem światło. Na wciśniętej mi w rękę kartce było napisane dużymi literami: „Chcą pana i kapitana zamordować. Należy natychmiast uciekać".

Zgasiłem światło i postanowiłem natychmiast zobaczyć się z kapitanem. Nasunąłem miękkie pantofle i wyszedłem z kabiny. Na korytarzu było ciemno. Sunąłem się po poręczy schodów przed kabinę kapitana. W tej samej chwili usłyszałem kroki kogoś idącego od windy, długim korytarzem między kabinami pasażerskimi. Przylgnąłem do ściany. Po szybkich krokach poznałem kapitana. Gdy zrównał się ze mną, wyszeptałem: — Panie kapitanie, ostrożnie. Otrzymałem ostrzeżenie, że chcą nas zamordować.

— Znaczy, przed chwilą otrzymałem je również. Szedłem właśnie do pana. Znaczy, co będziemy robili? Przypuszczalnie cała załoga jest sterroryzowana przez jakąś organizację...

Błyskawicznie przyszło mi na myśl, by ratować się ucieczką na brzeg. Staliśmy na kotwicy prawą burtą do lądu, oddalonego o milę. Była cisza. Mogliśmy z łatwością dopłynąć.

Plan ten wydał nam się najlepszy. Zresztą, innego wyjścia nie mieliśmy. Pozostanie na statku groziło śmiercią, a nieprzyjaciel był nam nie znany. Strzelać chyba do nas nie będzie, by się nie zdradzić.

Umówiliśmy się, że skakać będziemy wspólnie, trzymając się za ręce. Wyszliśmy na pokład łodziowy, z lewej burty. Mżyło. Wszystkie światła były wygaszone ze względu na możliwość nalotów. Zdawaliśmy sobie sprawę z niebezpieczeństwa skoku, nigdy z takiej wysokości nie skakaliśmy.

Raptem usłyszeliśmy głosy ludzi, idących korytarzem do kabiny kapitana. Zrzuciliśmy szybko marynarki, wzięliśmy się za ręce i skoczyliśmy jednocześnie za burtę.

Przy uderzeniu nogami o wodę, ręka kapitana wyśliznęła mi się z dłoni. Długo szedłem rozpędem pod wodę. Gdy wyciągnąłem ręce przed siebie, wyczułem zaoblenie burty przechodzące w poszycie dna. Zacząłem się pospiesznie przesuwać pod dnem na prawą burtę. Czułem, że brakuje mi tchu. Otarłem się plecami o zaoblenie prawej burty. Coraz silniej pracowałem rękami i nogami.

Po chwili znów byłem na powierzchni. Zaczerpnąłem powietrza i zacząłem rozglądać się, szukając kapitana. Musi przecież wypłynąć koło mnie. Ale kapitan nie wypłynął. Postanowiłem go szukać.

Nic nie wskazywało na to, by na statku odkryto naszą ucieczkę. Postanowiłem przesunąć się przy burcie ku rufie, ale kapitana tam też nie było. Prawdopodobnie musiał zostać z lewej burty i czeka na mnie przy stewie. Nie tracąc czasu popłynąłem szybko w kierunku dziobu. Nie było go tam jednak. Wróciłem do miejsca, w którym skoczyliśmy do wody, ale i tam go nie było.

Wiedziałem, że kapitan nie popłynął beze mnie do lądu. Musiał więc zostać chyba pod statkiem. Zaczerpnąłem powietrza i zanurzyłem się, chcąc dotrzeć do krytycznego miejsca pod stępką, w którym spodziewałem się go znaleźć. Opierając się głową o poszycie dna i szeroko rozstawiając ręce, starałem się jak najszybciej zbadać możliwie dużą przestrzeń przy stępce.

W uszach zaczęło mi dzwonić. Dzwoni coraz silniej i wyraźniej. Budzę się ze snu, ale nie wiem gdzie jestem. „DAR POMORZA"? To dzwon alarmowy na „Darze".

Ale głos nie dochodzi do mnie — jak zwykle — z korytarza. Sprawia wrażenie, jak gdyby był tuż przy głowie, na wysoko umieszczonej koi.

Wysuwam nogi i skaczę w dół. Zamiast spodziewanej dużej odległości do podłogi, natychmiast uderzam piętami w podniesiony o metr pokład kabiny.

W ciemności słyszę wciąż dzwonek, tuż przy mej głowie. Wysuwam rękę i trafiam... na słuchawkę telefonu. Przykładam ją do ucha. Uprzejmy głos mówi po francusku.

— Bonjour Monsieur. Six heures. (Dzień dobry panu. Szósta godzina).

Straszny sen zamienia się w baśniową rzeczywistość: jestem w luksusowym hotelu w mieście Marakesz. W pobliskiej Casablance stoi „Dar Pomorza"...

*

Gdynia — Casablanca. Parę mórz, kilka cieśnin i trochę oceanu, dzielących te dwa porty, biała fregata przeleciała jednym tchem pod żaglami, zgodnie z rozkładem.

Jedynym urozmaiceniem podróży była niegroźna choroba komendanta. Nasz „kapitan Blood" leżał w koi jak niemowlę. Lekarz okrętowy nie mógł ani rusz „wymówić nazwy" choroby po łacinie, a przez to zdecydować się, jakich środków użyć do leczenia. Na razie zaczął leczyć pierwszymi środkami, jakimi pielęgnuje się niemowlęta: przysypywał pudrem „BE-BE" te miejsca, z których wyrastają ręce i nogi. One właśnie były siedliskiem choroby w postaci odparzelin, jak u małego dziecka.

Czekaliśmy cierpliwie, kiedy wreszcie lekarz przypomni sobie łacińską nazwę i pokona chorobę, w międzyczasie jednak przycumowaliśmy do nabrzeża w Casablance.

Prasa marokańska była zrazu ustosunkowana do nas nieprzychylnie. Zaważyła na jej nastrojach ogólna sytuacja polityczna. Nasza wizyta wypadła akurat w napiętym okresie aneksji Czechosłowacji przez Niemcy hitlerowskie i polskiej interwencji na Zaolziu.

Ale „Darowi" trudno się oprzeć, wiedzieliśmy o tym choćby ze sztokholmskich doświadczeń. Zorganizowaliśmy na pokładzie konferencję prasową, pokazaliśmy zaproszonym gościom Białą Fregatę, ugościliśmy ich śniadaniem. Chłopcy wyglądali w tropikalnych mundurach jak wyjęte z pudełka luksusowe zabawki, „Dar" był od Sztokholmu utrzymywany w reprezentacyjnej formie. Nasza niedoskonała francuszczyzna połączona z serdeczną gościnnością — również przyczyniła się do wytworzenia zupełnie wyjątkowej atmosfery.

Zwycięstwo było całkowite: cała prasa miejscowa rozpisała się o wizycie polskiego statku entuzjastycznie i serdecznie.

Następnego dnia przybył z wizytą na „Dar" następca sułtana Maroka. Wieczorem tego samego dnia my z kolei byliśmy jego gośćmi.

Najbardziej zadowoloną osobą ze zmienionego przez „Dar" nastroju w opinii publicznej był Honorowy Konsul Polski w Maroku. Były kapitan wojsk francuskich, który zaraz po pierwszej wojnie światowej wyładował w Casablance z trzystu frankami kapitału w kieszeni swych wojskowych jeszcze „inexprimabli", po kilkunastu latach był już milionerem. Fortunę swą zawdzięczał podobno zbiorom pewnej małej palmy, która okazała się przydatną do wyrobu amunicji.

Autokary „naszego konsula" obwoziły uczniów po całym Maroku. Nas wszystkich podejmował gościnnie w swej wspaniałej willi. Przyjęciem tym zaćmił uczty Lukullusa, „kapiąc" nas w najlepszym szampanie. Wreszcie oddał nam do dyspozycji swą wspaniałą limuzynę na zwiedzenie Maroka. Obejrzeliśmy wszystko, poczynając od farm strusich — aż do wspaniałej wieży Koutoubiya, która w swym wnętrzu zamiast schodów posiada serpentynę, by umożliwić wjechanie konno na jej szczyt sułtanowi Yabout el Mansour, skąd miał on objąć wzrokiem posiadłości Islamu aż po Pireneje.

W Marakeszu spędziliśmy jedną noc w luksusowym hotelu „naszego konsula". O siódmej rano mieliśmy wyruszyć w dalszą drogę, a portier dostał polecenie obudzenia nas o godzinie szóstej...

*

Z Casablanki popłynęliśmy do Las Palmas na Wyspach Kanaryjskich. Wyspa małych, złotych bananów stanowiła nową dla nas kartkę kolorowej baśni. Wydawało nam się niekiedy, że śnimy. Raz na przykład znaleźliśmy się na przyjęciu w górach, w hotelu-stanicy, jak gdyby żywcem przeniesionej z kartek książki o gruzińskiej księżniczce, której na imię było Dżawacha. Zameczek, zawieszony nad przepaściami, w których snuły się zabłąkane białe chmury, przypominał orle gniazdo. Tworzył koronę na szczycie niedostępnych skał wyrzuconych na powierzchnię morza siłą wulkanu. Dookoła jak okiem sięgnąć widać było szafirowy ocean...

Z Las Palmas wyszliśmy zgodnie z rozkładem. Przed nami — Ilhas de Cabo Verde. Idziemy do tej, która się nazywa Święty Wincenty, zaopatrzyć się w słodką wodę, warzywa i owoce. Mają nam one wystarczyć na przejście oceanu.

Mała wysepka — widoczna jak na dłoni — drży cała od falującego nad nią powietrza, rozgrzanego tropikalnym słońcem. Około siedemdziesięciu angielskich mil kwadratowych całego kramu.

Rzucamy kotwicę na redzie portu Mindello. Po chwili jesteśmy w biurze agenta, który zaopatruje statki w wodę słodką i prowiant. Po załatwieniu formalności pytamy go, czy jest coś na wyspie godnego uwagi. Agent nie namyślając się odpowiada krótko: nic. Po chwili dodaje jednak, że specjalnością wyspy są tańce, które — jeśli chcemy — możemy zobaczyć.

W drodze z portu do „sali baletowej" agent zwrócił naszą uwagę na idące parami czarne dziewczęta. Każda para dźwigała na głowach olbrzymi bal bawełny. Wydawało nam się, że potężny bal musi rozgnieść niosące go wysmukłe Mulatki. Agent wyjaśnił, że to właśnie są... tancerki.

Za chwilę siedzimy w dużym pokoju, w którym znajduje się podium i parę rzędów krzeseł. Na podium zjawiają się dwie czarne, smukłe tancerki o silnie zarysowanej muskulaturze. Sprawiają wrażenie czarnych posągów. Stają o parę kroków jedna od drugiej. Wydaje się, że nie widzą nikogo tak są w siebie wpatrzone. Centrum zainteresowania każdej z nich stanowi muskularny brzuch partnerki.

Powoli zaczynają się zbliżać do siebie. Trudno to nazwać tańcem, wygląda raczej na to, że każda z nich stara się zahipnotyzować partnerkę. Gdy się na tyle zbliżają do siebie, że nieomal stykają — każda robi szybki ruch mięśniami brzucha. Brzuchy stykają się i momentalnie odskakują od siebie. Towarzyszy temu tak silne klaśnięcie, jak gdyby ktoś strzelił z bata. „Audytorium" składające się z kilkunastu męż-

czym nagradza „prelegentki" burzliwymi oklaskami.

Nowa para dziewcząt ukazuje się na podium. Znów ta sama chwila długiego wyczekiwania na „zderzenie". Tym razem jest ono znacznie głośniejsze, a brawa — jeszcze mocniejsze i dłuższe.

W ten sposób zjawia się na podium dziesięć par. Każda para występuje trzy razy. Występy pozbawione są nawet cienia kokieterii. Tancerki produkują się zupełnie nagie, ale nagość konieczna tutaj, nie przynosi ujmy i nie powoduje braku szacunku dla artystki. Wprost przeciwnie — zdolności artystyczne tego rodzaju są dowodem siły i zdrowia. Najgłośniejsze „brzuchomówczynie" otrzymują największe brawa i największą gażę.

Mindello jest stacją bunkrową — zawija tu wiele statków. Krótkie seanse „brzuchomówczyń" są pokaźnym źródłem dochodów, z którego utrzymują się liczne rodziny na tym skrawku tropikalnym ziemi po wygasłym wulkanie.

*

Barbados leży na tej samej szerokości co i Wyspy Zielonego Przylądka. Idziemy więc stale na West, przecinając ocean. Mamy dobry wiatr.

Na każdym statku, a w szczególności na dużym żaglowcu, dzieje się najlepiej, jeśli trzy osoby nie mają fachowej roboty: komendant, kapelan i lekarz.

Jeśli nie szalał sztorm lub śnieżyca i nie zaścielała drogi mgła — w wolne wieczory jedyną troską naszego „kapitana Blooda" było kąpanie znaczków pocztowych. Ich lepszy zbiór według naszej oceny „na oko" mógł mieć tylko król angielski. Nie słyszeliśmy, by ktokolwiek poza nimi dwoma zbierał je z taką gorliwością i w takich ilościach.

Jedynie w czasie trawersaty oceanu, kąpanie znaczków w luksusowej wannie („luksusowej" ze względu na marnotrawstwo słodkiej wody) było dla Konstantego II czymś nie do pomyślenia. Jako Pierwszy po Bogu, odziedziczył ten zmysł oszczędności wody słodkiej po miłościwie panującym przed nim — Konstantym Pierwszym.

Co do pracy kapelana, to sprawa poważniejsza niżby się na pozór wydawało. Uczniowie stale narzekali, że ani jeden z nich nie posiada aparatu fotograficznego, zaopatrzonego w taki obiektyw, który zdołałby uchwycić i utrwalić na kliszy pracę kapelana. Według nas chłopcy byli temu sami winni: swym zachowaniem zmuszali kapelana do kompletnej bezczynności.

Nasz doktor należał do specjalnej odmiany lekarzy okrętowych. Ich prototypem był Conan Doyle, który jako lekarz na poławiaczu wielorybów w zatoce Baffina stworzył Sherlocka Holmes'a. Nasz lekarz okrętowy jeszcze nie zaczął pisać, tylko zbierał materiały podróżując. Podróżowanie na statku nie przysparzało mu wiele zajęcia, bo od momentu choroby komendanta nikt nie chciał więcej chorować. Więc doktor podróżował, zapominał łacińskie nazwy chorób i nudził się.

Cała ta trójka po skończonej drugiej „psiej wachcie" nie miała nic do roboty. Dla odpoczynku zasiadali do brydża. W salonie z lewej burty było specjalne wgłębienie, pośrodku którego stał stół, a dookoła wygodne siedzenia w formie kanapy.

Przekładanie kart w trójkę nie daje tyle radości co w czwórkę. Jedynym „czwartym do brydża", którego mogli wieczorem zmusić do gry, byłem poza intendentem ja — starszy oficer, który nie miał o tej grze pojęcia.

Wieczorami uczyłem się hiszpańskiego. Oprócz tego „Dar" zaopatrzony był w ciekawą bibliotekę, złożoną przeważnie z dzieł podróżniczych. Gdy nadchodziła godzina brydżowa, układałem się z kilkoma książkami na swej wysokiej, na kilku szufladach położonej koi. Jeśli „Major" (intendent) nie miał czasu, by stać się czwartym do brydża, cała wspaniała trójka zjawiała się u mnie w kabinie, obiecując dobre wino i „nadzwyczajne" owoce; obiecywali nawet, że nic mi nie powiedzą, jeśli „wyjdę" w nieodpowiednią kartę.

Po długich namawianiach udawałem, że wierzę w to ostatecznie i szedłem do salonu. Wino było dobre, nastrój też, aż do momentu, w którym „kapitan Blood" krzyczał strasznym głosem:

— Kto kładzie króla?

Było to jawne niedotrzymanie umowy. Zabierałem się do wyjścia. Doktor rzucał się na mnie i zatrzymywał siłą. Kapelan uspokajał komendanta. Zaczynaliśmy grę na nowo, zanim znów nie położyłem tego nieszczęśliwego króla. Co najdziwniejsze, „Kot" zawsze skądś wiedział, że mam również waleta i że zamiast niego kładę owego króla.

Najbardziej jednak bałem się licytacji, którą — według określenia „Kota" — „rozumie nawet dziecko".

Nigdy naturalnie nie graliśmy na pieniądze. Prawdziwie wygranym był ten, kto potrafił wygrać mając za partnera starszego oficera...

By utrzymać całą załogę w dobrej kondycji fizycznej, lekarz wymyślał najrozmaitsze ćwiczenia dla wszystkich: zawody sportowe dla uczniów i gimnastykę na świeżym powietrzu dla Kajut-kompanii.

Gdy kończyliśmy z wachtowym oficerem obliczanie pozycji z gwiazd, doktor już stał na rufie i czekał, by „znęcać się" nad nami pod osłoną ciemności, nie narażając naszej godności wobec uczniów.

Gimnastyka, podobnie jak i brydż, kończyła się „awanturą", gdy „Kot" nie mógł wykonać któregoś z zalecanych przez doktora ćwiczeń. Rozpoczynało się to od okrzyku „Wacek...", potem następowały epitety zależne od trudności wykonywanego ćwiczenia, aż wreszcie przychodziła konkluzja: „...naumyślnie dajesz takie ćwiczenia, których wiesz, że nie potrafię wykonać".

Po ćwiczeniach zazwyczaj długo jeszcze leżeliśmy na rufowym pokładzie, zapatrzeni w migocące jasnym światłem „tropikalne" gwiazdy. Wydawało nam się, że są jaśniejsze i większe, aniżeli te nasze rodzinne.

Na roziskrzonym niebie rysowały się czarne sylwetki napiętych od wiatru żagli. W takich chwilach nie istniały lądy. Świat składał się z wody, wiatru i gwiazd, do których lecieliśmy...

*

Wieczorem mieliśmy zobaczyć światła wyspy Barbados. Ulewny deszcz psuł nam piękno tropikalnej nocy i ograniczał widzialność. Światło latarni odkryło nam się na skutek tego parę mil zaledwie od wyspy, ale w przewidywanym ściśle namiarze. Zgodnie z rozkładem rejsu, w oznaczonym dniu rzuciliśmy kotwicę na redzie Bridgetown w zatoce Carlisle. Tutaj w siedemnastym roku rzucił też kotwicę „Kupiec Jamajski", na pokładzie którego znajdował się w charakterze niewolnika kapitan Blood. Miano go sprzedać z licytacji na targu w Bridgetown...

Urok spełnienia naszych dziecinnych marzeń tonął w nieustającej powodzi padającego przez cały miesiąc deszczu. Nie mogliśmy nawet prowadzić przewidzianych ćwiczeń, cały program szkolenia trzeba było przestawić na wykłady teoretyczne. Na świecie istniał wyłącznie DESZCZ.

Deszcz ten zmienił rzeki podziemne na Barbados w Atlasy dźwigające na swym grzbiecie olbrzymie połaci ziemi.

Wzbudzaliśmy przerażenie w oczach mieszkańców wyspy, kąpiąc się na plaży, gdy Murzyni setkami chorowali na zapalenie płuc, a dziesiątkami umierali ze straszliwego według ich pojęcia zimna.

Deszcz sprawił, że z taką samą radością opuszczaliśmy Barbados z jaką czynił to niegdyś kapitan Blood...

SPROSTOWANIE

W poprzednim odcinku wspomnień kpt. Borchardta pt. „Dar", w 15 wierszu od góry tekst powinien brzmieć:

„...na jednym ze statków pasażerskich, na którym pełniłem obowiązki starszego oficera."

Kapitan pełnił w tym czasie obowiązki starszego oficera na s/s „Kościuszko", a nie na m/s „Piłsudski" jak to wynika z wydrukowanego tekstu.

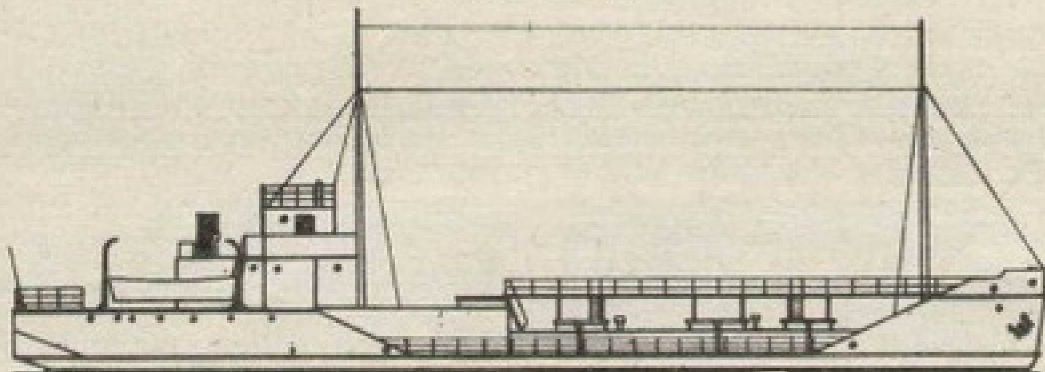
Za omyłkę przepraszamy Autora i Czytelników.



Rys. E. KARŁOWSKI

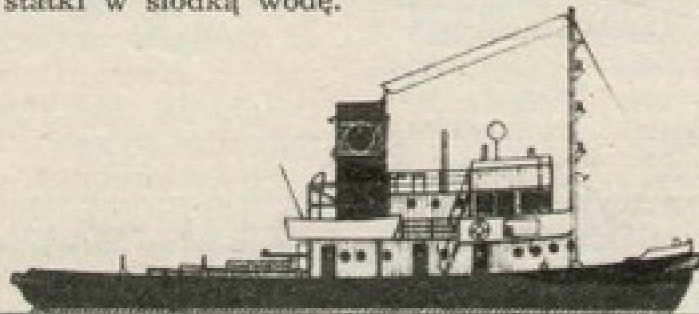
POLSKA FLOTA POMOCNICZA (12)

(Skala 1 : 500)

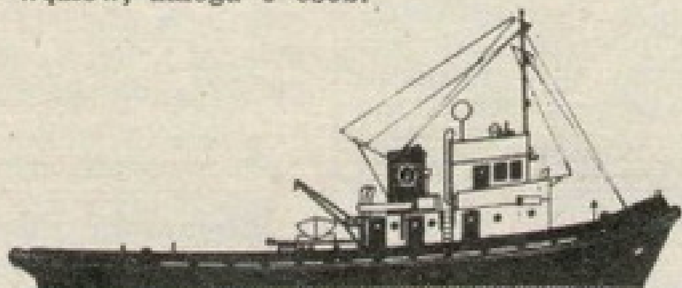


WODNIK, SOGJ, Zarząd Portu Szczecin, zbiornikowiec na wodę, zbud. w r. 1944 w stoczni Goole Shipbuilding & Repairing Co. Ltd., Goole (Anglia), 440 BRT, 189 NRT, 446 tdw, długość całk. 45,14 m, szerokość 8,15 m, zanurzenie 3,05 m, motorowiec, 1 silnik spalinowy 4-cylindrowy o mocy 225 KM, 1 śruba, szybkość 7 węzłów, załoga 6 osób.

Uwagi: zbiornikowiec typu „Chant", seryjnej wojennej budowy. Do roku 1946 pływał pod nazwą „Chant 22" we flocie brytyjskiej, przechodząc następnie pod flagę norweską, gdzie pływał jako „Trond". W r. 1949 zakupiony przez Polskę. Obecnie w Szczecinie, zaopatruje statki w słodką wodę.



HENRYK, SPCY, Zarząd Portu Szczecin, holownik-lodołamacz, zbud. w r. 1949 w stoczni N. V. Scheepsbouwwerf & Machinefabriek „De Klop", Sliedrecht (Holandia), 181 BRT, 0 NRT, długość całk. 29,50 m, szerokość 7,72 m, zanurzenie 3,75 m, parowiec, 1 maszyna parowa 4-cylindrowa podwójnej ekspansji o mocy 510 KM, 1 śruba, szybkość 11 węzłów, załoga 6 osób.



MARIAN, SPIG, Zarząd Portu Szczecin, holownik, zbud. w r. 1957 w stoczni V. E. B. Schiffswerft „Edgar Andre", Magdeburg (Niemiecka Republika Demokratyczna), 133 BRT, 0 NRT, długość całk. 27,62 m, szerokość 6,51 m, zanurzenie śr. 2,40 m, motorowiec, 1 silnik spalinowy 6-cylindrowy o mocy 400 KM, 1 śruba, szybkość 10,5 węzła, załoga 5 osób.

MIECZYSŁAW, SPKG, r. bud. 1956, 132 BRT — reszta danych jak „Marian".

MŚCIWÓJ, SPMC, r. bud. 1958, 134 BRT — reszta danych jak „Marian".

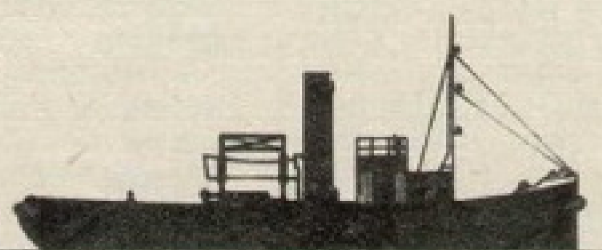
MASŁAW, SPMD, r. bud. 1958, 134 BRT — reszta danych jak „Marian".

ANATOL, SPLF, Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych, r. bud. 1957, 129 BRT, załoga 7 osób — reszta danych jak „Marian".

STANISŁAW, SPLK, Przeds. Robót Czerpalnych i Podwodnych, r. bud. 1957, 129 BRT, załoga 7 osób — reszta danych jak „Marian".

ROBERT, SPLI, Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych, r. bud. 1958, 129 BRT, załoga 7 osób — reszta danych jak „Marian".

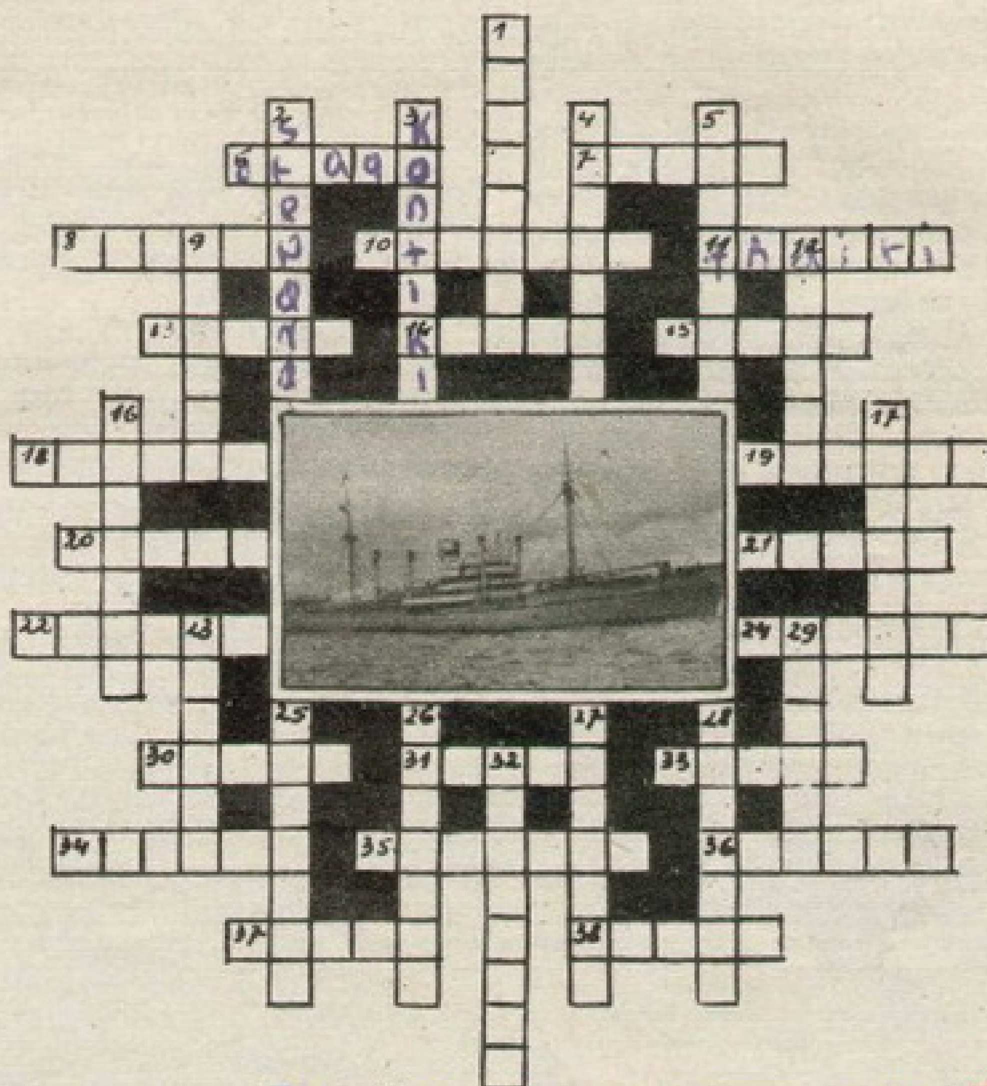
Uwagi: jednostki bliźniacze na kadłubach sejnerów rybackich, prod. masowo w NRD. Długości całkowite wahają się w granicach 27,6—29 metrów.



WOJCIECH, SPHH, Zarząd Portu Szczecin, holownik, zbud. w r. 1925 w stoczni F. Schichau, Elbląg (Prusy Wschodnie), 76 BRT, 0 NRT, długość całkowita 24,00 m, szerokość 5,50 m, zanurzenie ruf. 2,00 m, parowiec, 1 maszyna parowa 3-cylindrowa potrójnej ekspansji o mocy 350 KM, 1 śruba, szybkość 9 węzłów, załoga 5 osób.

KRZYŻÓWKA Z ZAGADKĄ

(nadesłał W. K. Gdynia)





POZIOMO: 6 — nazwa statku, na którym objął pierwsze swoje dowództwo J. Conrad-Korzeniowski; 7 — góry, także nazwa polskiego zbiornikowca; 8 — dawny rozbójnik morski pochodzenia skandynawskiego (wspak); 10 — deska na linach używana np. przy malowaniu burt okrętu; 11 — wyspa na Pacyfiku, opiewana w sentymentalnych piosenkach; 13 — duże jezioro w Polsce, także nazwa statku PMH pociętego nie tak dawno na złom; 14 — łódź indiańska; 15 — ukrywali go piraci na bezludnych wysepkach; 18 — średniowieczny statek wiosłowy, używany głównie na M. Śródziemnym; 19 — rzeka w Związku Radzieckim; 20 — podzwrotnikowy wiatr odznaczający się dużą regularnością występowania; 21 — gorący, suchy wiatr na pustyni Arabskiej; 22 — zespół zjawisk atmosferycznych; 24 — miasto w Polsce, także nazwa statku PMH wycofanego ostatnio ze służby; 30 — nazwa jednego ze starszych statków PMH; 31 — iluminator; 33 — nazwa geograficzna związana z Kozakami; 34 — ma je rzeka i... świnia; 35 — produkt przemysłu tartacznego; 36 — orszak, świta; 37 — mała łódka żaglowa (wspak); 38 — ojczyzna Odysseusza.

PIONOWO: 1 — pierwszy opłynął kulę ziemską; 2 — kelner na statku lub w samolocie; 3 — rozsławił ją Thor Heyerdahl; 4 — podróżnik angielski, który rozwiązał zagadkę biegu rzeki Kongo (1874—78); 5 — raj białych niedźwiedzi; 9 — szybki żaglowiec ze szlaków herbacianych; 12 — niezbędny przy polowaniu na wieloryby; 16 — państwo europejskie, budujemy dla niego statki handlowe; 17 — generał, żeglarz i taternik, legendarny kapitan „Zawiszy Czarnego"; 23 — imię autora „Rio de Oro" i wielu innych książek podróżniczych; 25 — największa wyspa Balearów; 26 — niszcząca działalność fal morskich na wybrzeżach; 27 — miasto rodzinne Napoleona; 28 — nazwa polskiego statku, dawniej tak się nazywał jeden z „klejnotów" opisywanych w „Znaczy kapitan"; 29 — wyścigi jachtów; 32 — statek bez własnego napędu spotykany w portach morskich.

ZAGADKA: Wymień nazwę statku PMH, przedstawionego na zdjęciu przy krzyżówce. Za prawidłowe rozwiązanie zagadki — osobne nagrody. Można przesyłać rozwiązanie krzyżówki bez uwzględnienia zagadki.

Rozwiązania należy przesyłać w terminie do 10.V.59 pod adresem: „MORZE", Warszawa, Widok 10 — zaznaczając na kopercie „Krzyżówka". **Nagrody:** 15 ciekawych książek o tematyce morskiej. **Dodatkowe nagrody za zagadkę:** 5 fotografii formatu 13 × 18, przedstawiających statek, którego nazwę należy odgadnąć.

ROZWIĄZANIE LITERÓWKI Z Nr 1/59 „MORZA"

Rozwiązanie literówki brzmi: **„BAŁTYK MORZE POKOJU".**

Znaczenie poszczególnych wyrazów: barbeta, Caracas, Wisłoka, nautyka, Oksywie, barkasy, bramsel, kabotaż, osprzęt, koszary, Liberia, torpeda, komodor, kaskada, Japonia, projekt, szkuner.

Nagrody książkowe wylosowali: Leon Szarek — Nowe Miasto, Bronisław Bartosik — Gwoździec, Jerzy Wężyk — Świnoujście, Ryszard Kwiatkowski — Fordon, Szymon Kozerski — Radom, Stanisław Kić — Częstochowa, Janusz Januszewski — Płock, Ryszard Wonka — Pasłęk, Tadeusz Badnan — Szczecin, Ludwik Olechnicki — Toruń, Jacek Sypniewski — Olsztyn, Stanisław Hortyński — Bielsko-Biała, Wanda Kruszewska — Legnica, Jacek Szydłowski — Gdynia, Edward, Mroczek — Darłów, Janusz Buchta — Wrocław, Marian Majka — Zabrze, Witold Wojterski Sopot, Stanisław Lewenstein — Szczecin, Janusz Wysocki — Gdynia, Joachim Płaczko — Rybnik, Zdzisław Piotrowski — Grotniki, Janina Karola — Łódź, Janusz Andrzejewski — Zamość, Maria Czachowicz — Kraków.

Nagrody zostały wysłane pocztą.



MORSKIE ZNACZKI POCZTOWE



Ostatnie osiągnięcie techniki — wielki lodołamacz „Lenin" o napędzie atomowym znalazł się na znaczku radzieckim. Znaczek wartości 40 kop. pokazuje okręt i ukazał się z okazji Wszechzwiązkowej Wystawy Przemysłowej. Posiada on napis „Lodołamacz atomowy „Lenin" oraz „Wszechzwiązkowa Wystawa Przemysłowa". Na znaczku tym pokazano także symbol atomu. W nowej serii polskich znaczków lotniczych najwyższa wartość 50.— zł przedstawia statek pasażerski „Batory". Ponad statkiem unosi się samolot. Znaczek wykonano pięknie techniką stalorytniczą. (AB)

Laureaci konkursu literackiego Klubu Marynistów LPŻ

Konkurs literacki ogłoszony przez Klub Marynistów LPŻ na nowelę, opowiadanie lub reportaż o tematyce morskiej został rozstrzygnięty.

Jury w składzie: Alina Azembska, Stanisław Strumph-Wojtkiewicz i Stanisław Maria Saliński po rozpatrzeniu ponad 60 prac nadesłanych na konkurs i wyeliminowaniu prac nie odpowiadających jego warunkom (m. inn. znacznie przekroczony rozmiar) jednogłośnie postanowiło przyznać I nagrodę w wys. 5 tys. zł cyklowi opowiadań kaszubskich oznaczonych godłami „Krakatuk", „Lestopadnik" i „Kusi Purt". Nagroda druga (3 tys. zł. została podzielona między autorów prac opatrzonych godłami „Brandan" i „Marcin Sowa", zaś nagroda trzecia (2 tys. zł) również podzielona została między prace opatrzone godłami „Anna Marja" i „Pit".

Po otwarciu kopert okazało się, iż laureatem I nagrody, autorem cyklu opowiadań kaszubskich, jest p. Mieczysław Zydler z Sopotu. Nagrodę drugą otrzymują do podziału: p. Adrian Czermiński z Warszawy za reportaż pt. „Dom" i p. Jerzy Krasicki z Nowej Huty za nowelę „Tamten brzeg". Nagrodę trzecią otrzymują do podziału: p. Włodzimierz Głowacki z Warszawy za opowiadanie „Ostatni rejs" i p. Henryk Piotrowski ze Szczecina za nowelę „Vittorio wychodzi w morze".

O terminie otrzymania nagród laureaci zostaną powiadomieni przez pocztę. Poza tym Jury konkursu postanowiło wyróżnić szereg prac i przekazało je do dyspozycji redakcji miesięcznika „Morze".

Odpowiedzi REDAKCJI



W pocztcie redakcyjnej otrzymujemy ostatnio wiele zapytań dotyczących przyjęć do SZKOŁY RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO. Najczęściej poruszane są dwie sprawy:

1. Czy można ubiegać się o przyjęcie mając przekroczony wiek lub maturę inną niż ogólnokształcącą?

2. Czy można składać podania po ogłoszonym terminie?

Zapytany przez nas dyrektor SRM kpt. ż.w. H. Borakowski wyjaśnił co następuje:

1. W wypadku przekroczenia wieku lub matury innej niż ogólnokształcąca podania o dopuszczenie do egzaminów można składać pod adresem Ministerstwa Żeglugi i Gospodarki Wodnej, Departament Kadr i Szkolnictwa Zawodowego, Warszawa, Świętokrzyska 12, który może w uzasadnionych okolicznościach zezwolić na odstępstwo od ogłoszonych wymagań.

2. Podania nadesłane do SRM po upływie terminu mogą być rozpatrzone, jeżeli przyczyna spóźnienia jest usprawiedliwiona.

Dyrektor Borakowski dodał, że chętnie widzieć będzie wśród kandydatów młodzież z „Klubu Neptuna", ponieważ dwaj „neptunowcy" przyjęci dodatkowo w r.ub. do Szkoły spisują się b. dobrze. Szkoła serdecznie zaprasza młodych Czytelników „Morza", interesujących się zawodem rybaka morskiego, do wzięcia udziału w 3-dniowych rejsach na statku szkolnym „Henryk Rutkowski" (patrz szczegóły na str. 13 bież. n-ru „Morza").

RYSZARD KWIATKOWSKI, FORDON K. BYDGOSZCZY. Bardzo dziękujemy za przesłane nam ilustracje z przedwojennych pism. Przydadzą się. Serdeczne pozdrowienia.

H. DEMUSS, WEJSUNY. Część I działu „II wojna światowa na morzu" ukazała się w n-rze 1 ze stycznia 1958 r., część II — w n-rze 4 z kwietnia 1958, część III — w n-rze 7 z lipca 1958, zaś część IV — w n-rze 9 z września 1958. Numery te można nabyć przesyłając 12 zł (z zaznaczeniem celu wpłaty) pod adresem: Księgarnia „Wspólna Sprawa", Warszawa, Marszałkowska 28. Niemiecki pancernik „Schleswig Holstein" zatopiony został w Gdyni 18.12.44 podczas nalotu alianckiego następnie wydobyty i ponownie zatopiony przez własną załogę 21.3.45 podczas ewakuacji portu. „Scharnhorst" zatonął 26.12.43 na północny-wschód od Nordkapu, w boju z ciężkimi siłami brytyjskimi. „Admiral Scheer" zatonął w Kilonii 9.4.45, przewracając się w basenie stoczniowym na skutek uszkodzeń odniesionych podczas nalotu samolotów alianckich. Basen wraz z leżącym w nim wrakiem został po wojnie zasypany gruzem i zniwelowany. Pancernik „Lützow" (ex „Deutschland"), ciężko uszkodzony i unieruchomiony 16.4.45 podczas nalotu samolotów alianckich na Świnoujście, został zniszczony 4.5.45 przez własną załogę.

ANDRZEJ MATUSZKIEWICZ, ŻYWIEC. Do „Klubu Neptuna" w tym roku nie ma już sensu się zapisywać. Będziecie mogli uczynić to jesienią, na początku nowego roku szkolnego. Pierwszy numer „Morza" przed wojną ukazał się w listopadzie 1924 roku. W bieżącym roku upływa więc trzydziestopięciolecie istnienia naszego miesięcznika. Poprzednikiem „Morza" było pismo „Bandera Polska", którego pierwszy numer wydany został w maju 1919 roku, tj. dokładnie przed czterdziestu laty. Numery „Morza" — 8 z 1957 oraz 2 z 1958 roku — nabyć można w Księgarni „Wspólna Sprawa" (Warszawa, Marszałkowska 28), przesyłając przekazem 6 złotych. Amerykański lekki lotniskowiec „Princeton" (CVL 23, ex „Tallahassee"), zatopiony przez japońskie samoloty 24.10.44 na wschód od Luzon, należał do jednostek typu „Independence" (rozpoczęte jako lekkie krążowniki typu „Cleveland", zostały wykończone jako lotniskowce). W skład floty amerykańskiej wchodzi obecnie 5 jednostek tego typu: „San Jacinto", „Bataan", „Cabot", „Monterey" i „Cowpens". Ich charakterystyka jest wg rocznika „Weyers Flottentaschenbuch 1959" następująca: rok bud. serii 1941—43, wyporność 11000 (15100) ton, szybkość 33 węzły, uzbrojenie — 26 działek 40 mm plot., 40 działek 20 mm plot., 2 katapulty, 40 samolotów, (2 z ww jednostek, przebudowane na jednostki specjalne do zwalczania okrętów podwodnych, mają tylko po 26 samolotów), pancerz pokładowy 76 + 51 mm, pancerz na linii wodnej 127 mm, zasięg 7200 mil morskich przy 15 węzłach, turbiny parowe i mocy 100 000 KM, wymiary 190 × 20,5 (31,7) × 7,2 metra, załoga 1400 ludzi. Wzajemne serdeczne pozdrowienia.

BOLESŁAW KRUCHY, POZNAŃ. Bardzo dziękujemy za przesłane dla „Archiwum Neptuna" wycinki. Zdjęcie bunkrowca „Robur VII" wykorzystujemy w n-rze bieżącym, zdjęcia „Błyskawicy" w macierzystej stoczni też nam się przydadzą. „Kalendarz Morski" na rok 1959 — nie ukazał się. Prosimy — zgodnie z Waszą obietnicą — o dalsze wycinki i łączymy wzajemne serdeczne pozdrowienia.

MAREK ROMAŃSKI, OSTRÓWEK. Pancernik amerykański „Kentucky", zwodowany w styczniu 1950 był piątym okrętem typu „Iowa". Jego budowa została po zwodowaniu kadłuba wstrzymana; zamierzano przekształcić tę jednostkę w nosiciela wyrzutni pocisków zdalnie kierowanych. Jednakże przed rokiem postanowiono przekazać nieukończony okręt na złom, co nastąpiło w ostatnim czasie. Prasa zamieściła niedawno zdjęcie przedstawiające „Kentucky" w drodze do stoczni złomowej. Reprodukcję tego zdjęcia zamieszczamy poniżej. Pozdrowienia.



JERZY GAJEWICZ, ŁĘCZYCA i BRONISŁAW JUSZCZAK, LUBCZYNA. Dziękujemy za nadesłane dla „Archiwum Neptuna" materiały. Spróbujemy częściowo wykorzystać. Prosimy o dalszą współpracę. Serdeczne pozdrowienia.

MICHAŁ BEDNARZ, SŁAWNO. Zbiornikowce „Beskidy" oraz „Tatry" zostały sprzedane flocie handlowej Chin Ludowych i dlatego nie figurują już w rejestrze zamieszczonym w styczniowym n-rze „Morza". Skróty TDW, tdw, wzgl. DWT, oznaczające nośność, są równorzędne: po prostu jedni piszą tak, inni — inaczej. My w zasadzie staramy się pisać tdw. Pozdrowienia.

JÓZEF CIESZYŃSKI, GDAŃSK. Angielski lekki lotniskowiec „Bulwark" należy do serii 3 okrętów typu „Centaur" (nazwa trzeciego — „Albion"). Jego charakterystyka jest następująca: r. bud. 1945—54, wyporność 22 000 (27 000) ton, szybkość 29,5 węzła, uzbrojenie 26 działek 40 mm plot., 2 katapulty, 45 samolotów, 2 śmigłowce, pancerz pokładowy 51 mm, moc turbin 78 000 KM, wymiary 225 × 28,4 (36,8) × 8,1 m, 1300 ludzi załogi. Wg rocznika „Weyers Flottentaschenbuch 1959" lotniskowiec „Bulwark" ma być przebudowany na śmigłowcowiec desantowy (600 żołnierzy). Istnieje jeszcze czwarty okręt z tej serii — lotniskowiec „Hermes", jednakże charakterystyka jego jest nieco inna, gdyż został wykończony dopiero w ub. roku, przy zastosowaniu najnowszych doświadczeń w tej dziedzinie. Amerykański lotniskowiec „St. Lo" został zatopiony 25.10.44 na wschód od Leyte, przez japońskie samobójcze samoloty „Kamikaze". Należał on do serii lotniskowców eskortowych typu „Casablanca", z których 34 wchodzą jeszcze w skład floty wojennej USA (wśród nich wspomniany w Waszym liście „Thetis Bay"). Dane tej serii są następujące: rok budowy 1942—44, 7800 (12 000) ton, 19 węzłów, 1 działo 127 mm, 16 działek 40 mm plot., 16 działek 20 mm plot., 30 samolotów wzgl. śmigłowców, 1 katapulta, zasięg 11 900 mil morskich przy 15 węzłach, maszyny tłokowe 11200 KM, 156 × 25,0 (27,4) × 6,0 m, 860 ludzi załogi. Lotniskowiec „Thetis Bay" został przekształcony na śmigłowcowiec desantowy; ma uzbrojenie złożone jedynie z 16—40 mm plot., i zabiera 20 śmigłowców oraz 1000 żołnierzy piechoty morskiej. Lotniskowce USA „Philippine Sea" oraz „Antietam" należą do serii 9 jednostek typu „Boxer", przystosowanych ostatnio do zwalczania okrętów podwodnych: rok budowy serii 1941—46, przebud. części 53, 27100 (33000) ton, 33 węzły, 12 dział 127 mm plot., 67 działek 40 mm plot., ok. 60 samolotów, 3 katapulty, pancerz pokł. 38 + 76 + 38 mm, linia wodna 76—50 mm, zasięg 18000 mil morskich przy 12 węzłach, turbiny parowe 120 000 KM, 271 (niektóre 267) × 28,3 (30,5 × 9,1 m, 1300 (2000) ludzi załogi. Między poszczególnymi jednostkami z tej serii istnieją różnice, np. część posiada zmodernizowane uzbrojenie w postaci 20 dział 76 mm plot., zamiast działek 40 i 20 mm plot. Dwa zamówione przez marynarkę USA śmigłowcowce desantowe (LPH 2 i 3) mają mieć wg „Weyersa 1959" następujące dane: 18000 ton, ok. 25 węzłów, 12 dział 76 mm plot., 45 śmigłowców, 1500 żołnierzy piechoty morskiej, 183 m długości, 32 m szerokości. Wg tego samego źródła, atomowy lotniskowiec „Enterprise" (wejście do służby w r. 1961, koszt 314 milionów dolarów), ma mieć 85000 ton wyporności, 40 węzłów szybkości, uzbrojenie złożone z 4 podwójnych wyrzutni przeciwlotniczych pocisków kierowanych typu „Terrier", 8 reaktorów, 335 m długości, 40,5 (76,8) m szerokości. Lotniskowiec „Magnificent", zwrócony przez Kanadę, wykazywany jest na liście floty brytyjskiej. Dziękujemy za słowa uznania. Pozdrowienia.

ANDRZEJ CZAJA, WIELICZKA. Dziękujemy za słowa uznania. Książka z sylwetkami, danymi oraz zdjęciami obecnych i dawnych statków PMH, ukaże się dopiero za kilka miesięcy. Sądzimy, że uda się Wam otrzymać ją w księgarni. Jeśli nie — chętnie dopomożemy w nabyciu. W jednym z najbliższych numerów „Morza" (prawdopodobnie już w czerwcowym) podamy uzupełniające sylwetki i dane polskich statków, które ostatnio weszły do eksploatacji. Uzupełnimy także dział „Polska Flota Rybacka". Serdeczne pozdrowienia.

ZBIGNIEW KOWALSKI, ZALESIN. Amerykański okręt podwodny „Albacore" (AGSS 569) traktowany jest jako jednostka eksperymentalna. Oficjalna jego szybkość w zanurzeniu oceniana jest przez rocznik „Weyers 1959" na 30 węzłów. Nowatorstwo kształtów tej jednostki najlepiej wyjaśni Wam załączone zdjęcie. Przedstawia ono model „Albacore" (skala 1:5) w czasie badań w tunelu aerodynamicznym(!). Wzajemne serdeczne pozdrowienia.



FRANCISZEK GRONOWSKI, SZCZECIN (?) Prosimy o listowne skomunikowanie się z Redakcją.

ANDRZEJ STANISŁAWEK, PONIATOWA. Polska flota wojenna składała się w chwili wybuchu wojny w 1939 roku z 4 niszczycieli („Błyskawica" i „Grom" oraz „Wicher" i „Burza"), 5 okrętów podwodnych („Sęp" i „Orzeł" oraz podwodne stawiacze min — „Żbik", „Ryś" i „Wilk"), stawiacza min „Gryf" (jednocześnie okręt szkolny), 6 poławiaczy min („Żuraw", „Czapla", „Jaskółka", „Mewa", „Rybitwa", „Czajka"), 2 kanonierek („Generał Haller" i „Komendant Piłsudski") oraz całego szeregu jednostek specjalnych i pomocniczych (m. in. okręt szkolny artyleryjski „Mazur", żaglowiec szkolny „Iskra", duży holownik „Smok", transportowiec „Wilia", okręt hydrograficzny „Pomorzanin"). Prócz tego kilka jednostek znajdowało się w budowie. W Pińsku stacjonowała Flotylla Rzeczna składająca się z 6 monitorów, 2 kanonierek oraz szeregu statków uzbrojonych i motorówek. W chwili wybuchu wojny z Japonią flota Stanów Zjednoczonych A. P. składała się z 15 pancerników (plus 10 w budowie lub zamówionych), 6 lotniskowców (plus 12 w budowie lub zamówionych), 18 ciężkich i 19 lekkich krążowników (plus 48 w budowie lub zamówionych). Japonia posiadała w tym czasie 10 pancerników (plus 2 w budowie), 6 lotniskowców (plus 2 w budowie), 12 ciężkich i 28 lekkich krążowników (plus 2 w budowie) oraz 5 starych krążowników pancernych. Angielski „Hood" był krążownikiem liniowym, tj. odmianą pancernika odznaczającą się dużą szybkością. Atut ten uzyskiwano kosztem mniejszego opancerzenia i mniejszej ilości dział artylerii głównej. W roku 1939 właśnie „Hood" ze swą wypornością 42 100 (46 200) ton uchodził za największy okręt wojenny świata. Wzajemne pozdrowienia.

MORZE

Czasopismo zalecone do bibliotek szkolnych od kl. 7 pismem Ministerstwa Oświaty Nr OC — 441/5 r L. dz. Prop. 761/51 z dn. 19 lipca 1951 r.

REDAGUJE KOLEGIUM: ALINA AZEMBSKA (red. nacz.), STANISŁAW LUDWIG, JERZY MICIŃSKI (sekr. red.). JANUSZ WOLNIEWICZ. Kierownik graficzny: BOGDAN BERSZ.

ADRES REDAKCJI: WARSZAWA, UL. WIDOK 10, TEL. 698-01, GDYNIA, UL. WASZYNGTONA 34, TEL. 33-31

WYDAWCA: PP WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Niezamówionych materiałów redakcja nie zwraca.

Cena w prenumeracie kwartalnej zł 9.—, półrocznej zł 18.—, rocznej zł 36. — Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę przynajmniej kwartalną przyjmuje urząd pocztowy lub listonosz doręczeniowego rejonu abonenta, do dnia 10-go w m-cu poprzedzającym kalendarzowy okres zamawianej prenumeraty.

Druk: Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" Warszawa.

Zam. 1495 W-47



Z CYKLU:

„GDZIE DZIÓB, GDZIE RUFA?"

Zamieszczaliśmy niedawno w „AN" zdjęcia statków-promów odznaczających się tak dalece posuniętą symetrią, że trudno odróżnić, gdzie jest u nich dziób, a gdzie — rufa. Jeszcze jeden ciekawy „okaz" do tej kolekcji reprodukujemy **po prawej**. Jest to prom zbudowany niedawno w W. Brytanii dla portu w Penang (półwysep Malajski). Na dole mieści pojazdy, na górnym pokładzie — pasażerów.



SUPLEMENT DO „ZNACZY KAPITAN" (6)

Poprzedni i bieżący odcinek „Znaczy kapitan" poświęcone są wspomnieniom Autora z „Daru Pomorza". Komendantem szkolnej fregaty był w tym okresie kpt. ż. w. Konstanty Kowalski, dla przyjaciół krótko — „Kot". Poniżej zamieszczamy zdjęcie kpt. Kowalskiego, niestety — lepszego nie posiadamy. A może ktoś z Czytelników mógłby nam przysłać lepszą fotografię?

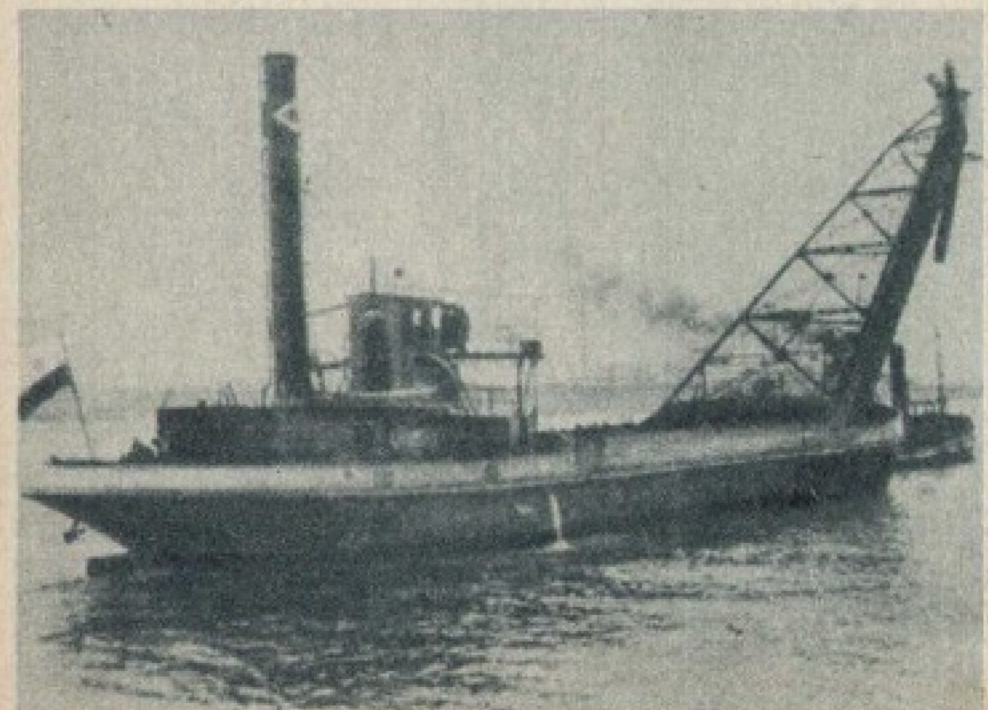


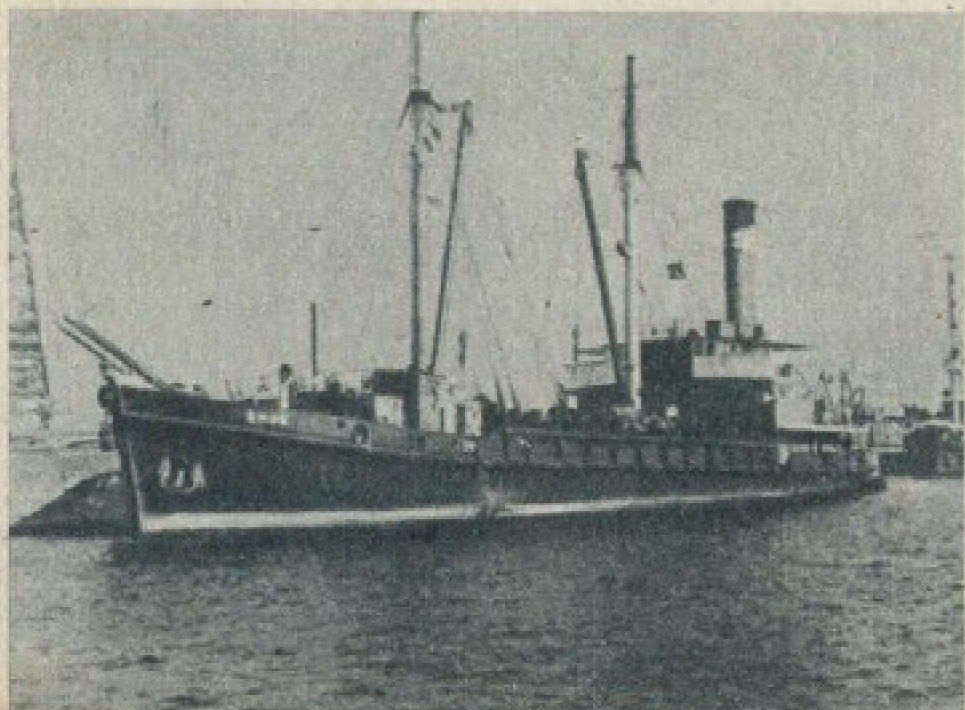


Podczas ubiegłorocznej wizyty szwedzkich okrętów wojennych w Gdyni, dzieci z Trójmiasta — zaproszone na „bal" urządzony na pokładzie okrętu-bazy „Patricia" — otrzymały takie oto żartobliwe „Dyplomy". Czy nie warto by przejąć ten miły zwyczaj i zaopatrzyć w podobne „Dyplomy" te nasze okręty, które w br. odwiedzać będą zagraniczne porty?

METAMORFOZA CZYLI Z BUNKROWCA – STATEK RATOWNICZY

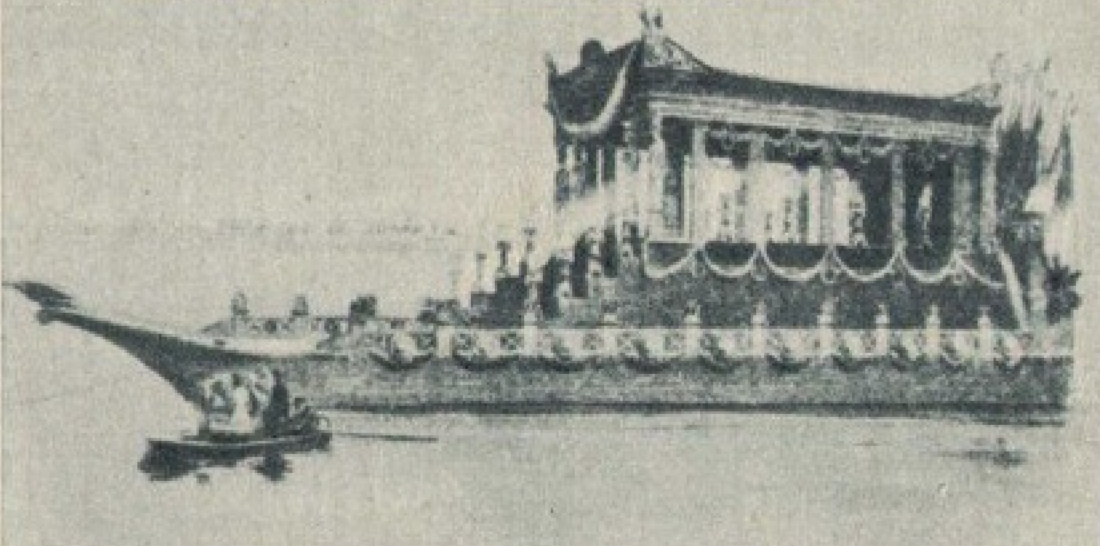
Któż nie słyszał o „Smoku", największej jednostce Polskiego Ratownictwa Okrętowego? Jako statek ratowniczy przyczynił się on walnie do wydobycia pancernika „Gneisenau", statku „Dzierżyński" i wielu innych wraków. Pisała nieraz o nim i jego ofiarnej załodze cała polska prasa. Ale mało kto wie, że „Smok" został zbudowany w r. 1937 w Holandii jako pływająca stacja bunkrowa dla portu gdyńskiego. Nosił nazwę „Robur VII", a jego wygląd ówczesny przedstawia zdjęcie lewe. Na statek ratowniczy przebudowali go Niemcy w r. 1942. Po rewindykowaniu otrzymał nazwę „Smok". Jego obecny wygląd przedstawia zdjęcie prawe.



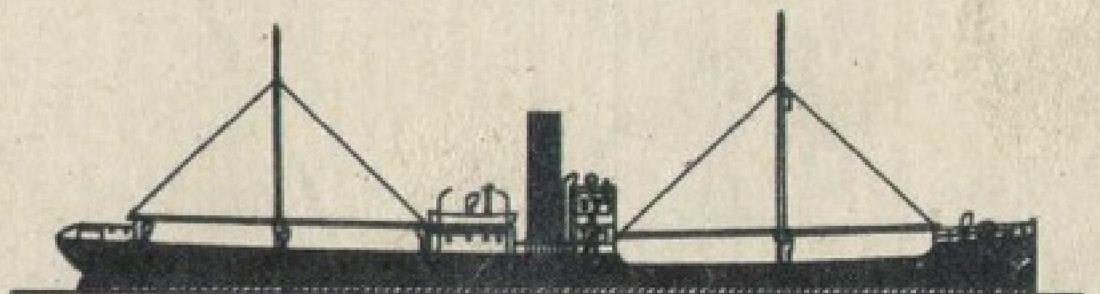


PŁYWAJĄCY KATAFALK

Do dużego już zbioru pływających dziwolągów dorzucić można statek-katafalk, skonstruowany we Francji w 1840 roku. Nastąpiło to w związku z przywiezieniem z wyspy św. Heleny zwłok Napoleona. Przewieziono je do Cherbourga na pokładzie fregaty „La Belle Poule", tam przeokrętowano na statek „Normandie", a w ujściu Sekwany na „La Dorade". Z kolei — już na Sekwanie — trumna ze zwłokami przeniesiona została na statek-katafalk, umyślnie zbudowany do tego celu. Przy wymiarach 24 × 8 metrów statek ten wyobrażał świątynię, której kolumny wykonane były z brązu. W pośrodku tej świątyni złożono trumnę i okryto ją całunem z fioletowego aksamitu, za świątynią umieszczono las sztandarów, zapalono znicze żałobne i pływający katafalk ruszył na holu w górę rzeki (zob. ilustrację poniżej). Niedaleko Paryża, przy moście Neuilly, trumnę wyokrętowano i dalszą drogę odbyła ona lądem. Rola statku-katafalku była skończona. Jego dalsze losy są nieznane.



DAWNE STATKI P. M. H. (38)

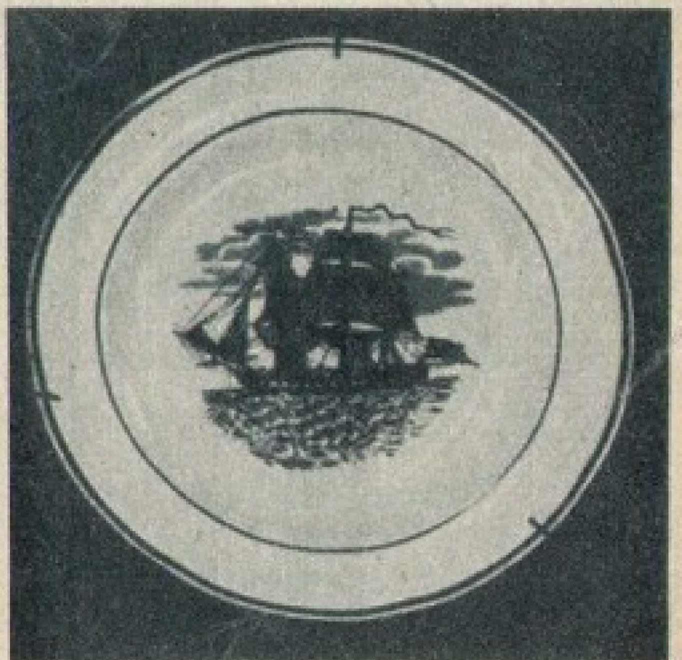


KROMAN, SPCF, Bałtycka Spółka Okrętowa, masowiec, zbud. w r. 1912 w stoczni J. Clarke, Sunderland (W. Brytania), 1864 BRT, 1105 NRT, 2680 tdw, długość m p. 79,25 m, szerokość 11,71 m, zanurzenie 5,49 m, parowiec, 1 maszyna parowa o mocy 1140 KM, 1 śruba, szybkość 9,5 węzła, 1 pokład.

Uwagi: ex-grecki „Aghios Spyridon", zakupiony przez B.S.O. w czerwcu 1939 r. W czasie wojny wsławił się wieloma wyczynami, m. in. ucieczką z Dakaru i zestrzeleniem kilku samolotów. Brał udział w inwazji Afryki Północnej. Zatonął w roku 1945 u wybrzeży W. Brytanii, w czasie sztormu.

MORSKIE MOTYWY NA... TALERZACH (4)

To już czwarta reprodukcja talerza ozdobionego motywem morskim, jaką zamieszczamy w „AN". Nadesłał ją nam p. Marian Czerner z Koszalina (dziękujemy!). Talerz ten został „zdobyty" przez p. Czernera we wsi Rowy, leżącej nad morzem, 12 km na wschód od Ustki. Malowidło przedstawia prawdopodobnie angielski okręt wojenny z pierwszej połowy XIX wieku.



POLSKI JACHT W AMERYKAŃSKIM MUZEUM

I jeszcze jedna ciekawostka, dzięki uprzejmości Czytelnika — tym razem aż z Czechosłowacji: p. Mirko Šmid z Brna nadesłał nam poniższą reprodukcję, przedstawiającą polski jacht „Dal", wystawiony jako eksponat w jednym z amerykańskich muzeów. Na „Dali" przepłynęło w roku 1931 Atlantyk trzech polskich żeglarzy: Świechowski, Witkowski i Bomoholec. Obecność „Dali" w obcym muzeum jest wymowna i niewątpliwie stanowi korzystny dla nas moment propagandowy. To stwierdzenie dedykujemy co bardziej zaperzonym przeciwnikom wyprawy „Chatki Puchatków".

